



รายงานการศึกษาและวิเคราะห์
โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ปีงบประมาณ 2554 - 2559)



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

มีนาคม 2553

ส่วนที่ 1 แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	
(ปีงบประมาณ 2554 – 2559).....	1-1
1. ความเป็นมา.....	1-1
2. แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-4
3. การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1.....	1-5
3.1 ผลการพัฒนาโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1.....	1-5
3.2 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการ.....	1-8
4. แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-14
4.1 แนวคิดการพัฒนา.....	1-14
4.2 การเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองตามมติคณะรัฐมนตรี.....	1-15
4.3 แนวทางการจัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-15
4.4 การเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2	
(ปีงบประมาณ 2552-2557).....	1-18
5. แนวทางการปรับปรุงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติที่ประชุม	
ติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของกระทรวงคมนาคม	
เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2552.....	1-21
6. การคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ.....	1-22
6.1 การให้บริการการจราจรทางอากาศ.....	1-22
6.2 สมมติฐานการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร.....	1-24
7. การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
จากท่าอากาศยานดอนเมืองกลับไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-27
8. การศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยการก่อสร้างกลุ่มอาคาร	
ผู้โดยสารภายในประเทศ.....	1-27
8.1 การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
จากท่าอากาศยานดอนเมืองกลับไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-28
8.2 โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ.....	1-32
9. การทบทวนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ	
2552-2557) โดยจัดทำเป็นโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ	
2553-2559).....	1-34

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
10. การทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยจัดทำ เป็นโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2559)	1-37
ส่วนที่ 2 สาระสำคัญของโครงการ.....	2-1
1. หลักการและเหตุผล.....	2-1
2. วัตถุประสงค์.....	2-1
3. เป้าหมาย.....	2-2
4. ระยะเวลาดำเนินการ.....	2-2
5. สถานที่ตั้งโครงการ.....	2-4
6. ขอบเขตของงาน.....	2-4
7. วิธีดำเนินการ.....	2-8
8. เทคโนโลยีที่นำมาใช้.....	2-9
9. แหล่งที่มาของเงินทุน.....	2-9
10. ตัวชี้วัดผลสำเร็จของโครงการ.....	2-9
ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ.....	3-1
1. ภาพรวมการดำเนินงานหรือการให้บริการของ ทอท.....	3-1
2. ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนพัฒนาของประเทศ.....	3-4
3. ความจำเป็นของโครงการ.....	3-5
4. ประมาณการค่าใช้จ่าย.....	3-5
5. มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ.....	3-7
6. ความเหมาะสมทางกายภาพ.....	3-7
7. ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค.....	3-7
8. ความเหมาะสมทางการเงิน.....	3-7
8.1 สมมติฐาน.....	3-7
8.2 ผลตอบแทนทางการเงิน.....	3-8
8.3 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน (Sensitivity Analysis).....	3-8
8.4 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้.....	3-9
9. ผลต่อฐานะทางการเงิน.....	3-9
9.1 ผลประกอบการ.....	3-9
9.2 ภาพรวมฐานะการเงิน.....	3-9

9.3 แหล่งที่มาของเงินทุน.....	3-9
-------------------------------	-----

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
10. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางแก้ไข.....	3-17
11. ความเหมาะสมด้านการบริหารโครงการ.....	3-29
12. ผลกระทบต่อนโยบายเศรษฐกิจโดยตรง.....	3-30
13. การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนา และการเสริมสร้างบุคลากร.....	3-30
14. ผลประโยชน์ต่อคน.....	3-30
15. ผลประโยชน์หรือรายได้ที่เกิดจากโครงการ.....	3-31
16. การติดตามประเมินผลโครงการ.....	3-31

ผนวก ก รายละเอียดโครงการ

ผนวก ข INVENTORY

ผนวก ค สมมติฐานในการศึกษาความเหมาะสมด้านการเงิน

ผนวก ง สมมติฐานในการจัดทำแผนการเงินระยะยาว (ปี 2552-2562)

ผนวก จ การใช้ประโยชน์ทำอากาศยานดอนเมือง

สารบัญตาราง

หน้า

ตารางที่ 1-1	การให้บริการการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยาน ในความรับผิดชอบของ ทอท.....	1-23
ตารางที่ 1-2	การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร.....	1-25
ตารางที่ 1-3	การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบินของกรุงเทพมหานคร.....	1-26
ตารางที่ 1-4	ปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศช่วงเดือนมกราคม – พฤษภาคม 2552 ของกรุงเทพมหานคร.....	1-28
ตารางที่ 1-5	ปริมาณจราจรทางอากาศของเดือนพฤษภาคม 2552 (บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ย้ายฐานที่เทียบบินภายในประเทศจาก ท่าอากาศยานดอนเมืองไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว).....	1-29
ตารางที่ 1-6	ปริมาณจราจรทางอากาศของเดือนกุมภาพันธ์ 2552 (ก่อนที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะย้ายฐานที่เทียบบินภายในประเทศจาก ท่าอากาศยานดอนเมืองไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ).....	1-29
ตารางที่ 1-7	การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-30
ตารางที่ 1-8	การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ.....	1-31
ตารางที่ 1-9	การพยากรณ์ปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ...	1-32
ตารางที่ 2-1	ระยะเวลาดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553-2559).....	2-3
ตารางที่ 3-1	ปริมาณจราจรทางอากาศของ ทอท. ปี 2550 – 2551.....	3-2
ตารางที่ 3-2	สรุปวงเงินลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553-2559).....	3-6
ตารางที่ 3-3	การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน.....	3-8
ตารางที่ 3-4	อัตราส่วนทางการเงิน.....	3-9
ตารางที่ 3-5	ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันที่จ่ายให้กระทรวงการคลัง.....	3-10
ตารางที่ 3-6	รายละเอียดหุ้นกู้ล่าสุดของ ปตท. และ บกท.....	3-13
ตารางที่ 3-7	ประมาณการต้นทุนรวมการออกหุ้นกู้.....	3-14

ส่วนที่ 1

แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(ปีงบประมาณ 2554-2559)

ส่วนที่ 1

แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)

1. ความเป็นมา

1.1 แนวคิดการพัฒนาระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครเปลี่ยนแปลงไป

1.1.1 ในการจัดทำแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) โดยบริษัทที่ปรึกษา The General Engineering Consultant (GEC) เมื่อปี 2536 นั้น GEC ใช้แนวคิดระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานคร ประกอบด้วย ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ 2 แห่ง (Multi - Airport System) คือท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ด้วยเหตุผล ดังนี้

- ขนาดการลงทุนของ ทสภ. ที่เหมาะสม
- การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกของ ทดม. ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- เพื่อให้ ทสภ. เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (Air Traffic Hub)

1.1.2 จากแนวคิด Muti - Airport System ข้างต้น ทสภ. ได้รับการออกแบบด้วยหลักเกณฑ์ ดังนี้

- ทสภ. มีกำหนดเปิดให้บริการในปี 2543
- แผนพัฒนา ระยะที่ 1 ทสภ.จะมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

30 ล้านคนต่อปี

- ทสภ.ได้รับการออกแบบ เพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบินที่มีระดับการให้บริการ

เป็นเลิศ (Excellent Hub)

- ไม่มีบริการเชื่อมต่อระหว่าง 2 ท่าอากาศยาน

1.1.3 การแบ่งปริมาณจราจรทางอากาศระหว่าง ทสภ. และ ทดม. ตามแนวคิด Multi Airport System ข้างต้น เป็นดังนี้

- **ทสภ.** รองรับปริมาณจราจรทางอากาศระหว่างประเทศที่มีลักษณะการบินเป็น International หรือ Long Haul และเที่ยวบินระหว่างประเทศที่เป็น Regional Dense Market เช่น กรุงเทพฯ – ฮองกง, กรุงเทพฯ – โตเกียว เป็นต้น และปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศบางส่วนที่เป็นสายหลัก (Some Domestic Trunk Routes) เช่น กรุงเทพฯ – เชียงใหม่, กรุงเทพฯ – ภูเก็ต เป็นต้น

- **ทดม.** รองรับปริมาณจราจรที่ทำการบินในภูมิภาค และทำการบินแบบ ต้นทาง – ปลายทาง (Regional Origin – Destination) รองรับปริมาณจราจรภายในประเทศที่เหลือทั้งหมด รองรับเที่ยวบินที่ทำการบินแบบไม่ประจำ (Charter Flight) และรองรับการบินทั่วไป (General Aviation)

1.1.4 การคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศในปีที่ ทสภ. เปิดให้บริการ GEC ได้คาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของกรุงเทพมหานครในปีที่ ทสภ. เปิดให้บริการ (2543) ไว้ว่าจะมีจำนวน 38 ล้านคนต่อปี โดยคาดว่าปริมาณผู้โดยสารที่ ทสภ. และ ทดม. จะอยู่ในช่วง ดังนี้

ทสก. อยู่ในช่วง 21 – 25 ล้านคนต่อปี

ทคม. อยู่ในช่วง 17 – 13 ล้านคนต่อปี

1.1.5 จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ณ ทสก. ในปีที่เปิดให้บริการ ซึ่งจะอยู่ในช่วง 21 – 25 ล้านคนต่อปี นั้น GEC ได้จัดทำแผนพัฒนา ทสก. ระยะต่าง ๆ ไว้ แต่ไม่ได้กำหนดปีที่จะดำเนินการของแผนพัฒนาแต่ละระยะ

1.1.6 พัฒนาการของการเปลี่ยนแนวคิดระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครไปจากที่วางแผนไว้เป็นดังนี้

- ปี 2536 ระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครยังเป็นแนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน (Dual Airport System) โดย GEC จัดทำแผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 1 ให้รองรับผู้โดยสารรวมได้ 30 ล้านคนต่อปี
- ปี 2540 ระบบท่าอากาศยานของกรุงเทพมหานครยังเป็นแนวคิดระบบ 2 ท่าอากาศยาน (Dual Airport System) แต่เนื่องจากเกิดวิกฤตเศรษฐกิจของประเทศในช่วงดังกล่าว จึงมีการปรับการลงทุนแผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 1 ให้รองรับผู้โดยสารรวมได้เพียง 20 ล้านคนต่อปี
- ปี 2544 รัฐบาลในขณะนั้นตัดสินใจใช้ระบบท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport System) สำหรับกรุงเทพมหานคร โดยให้ ทสก. ระยะแรกมีขีดความสามารถ 30 ล้านคนต่อปี
- ปี 2546 รัฐบาลได้ให้ ทอท. เพิ่มขีดความสามารถ ทสก. ให้รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี เนื่องจากการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ พบว่าผู้โดยสารจะขยายตัวเกิน 30 ล้านคนต่อปี เมื่อ ทสก. เปิดให้บริการ

1.1.7 การเพิ่มขีดความสามารถแผนพัฒนา ทสก. ให้รองรับผู้โดยสารจาก 30 ล้านคนต่อปี เป็น 45 ล้านคนต่อปี มีผลกระทบที่สำคัญ ดังนี้

- **Check-in Counter** มีจำนวนไม่เพียงพอ แต่ ทอท. ได้แก้ไข โดยการติดตั้งเพิ่มเติมเป็น 460 Counter ซึ่งเพียงพอรองรับบริการ เมื่อ ทสก. เปิดให้บริการ
- **ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า** ไม่เพียงพอรองรับกระเป๋าในชั่วโมงคับคั่ง ทอท. ได้ขยายความยาวระบบสายพานเป็น 22 ก.ม. โดยสามารถรองรับกระเป๋าได้ 7,200 – 8,400 ใบ/ชั่วโมง ซึ่งเพียงพอกับความต้องการเมื่อ ทสก. เปิดให้บริการ
- **Contact Gate** ไม่เพียงพอ โดยปัจจุบัน ทสก. มีจำนวน Contact Gate และ Bus Gate ทั้งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และภายในประเทศ รวม 66 Gate แต่ความต้องการในชั่วโมงคับคั่ง ปี 2550 มีจำนวน 69 Gate ซึ่งไม่เพียงพอ การแก้ไขโดยเพิ่ม Bus Gate แต่ไม่สามารถขยายพื้นที่บริเวณพักคอยได้ จึงทำให้เกิดความแออัดและไม่สะดวกสบายเมื่อปริมาณผู้โดยสารมากขึ้น

1.1.8 การเปลี่ยนแปลงสำคัญที่แตกต่างจากแผนแม่บทการพัฒนา ทสก. ที่วางแผนไว้เดิม ซึ่งที่ปรึกษาองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (The International Civil Aviation Organization : ICAO) ได้ประเมินไว้ใน 5th Runway Safeguarding Study ในปี 2549 ซึ่งมีหลายประการ ดังนี้

- เปลี่ยนแนวคิด Dual Airport เป็น Single Airport โดยย้ายการจราจรทางอากาศเชิงพาณิชย์ที่ทำการบินประจำไป ทสก. ทั้งหมด ขณะที่แผนแม่บท ทสก. เดิมมีแนวคิดให้ ทคม. รองรับปริมาณจราจรภายในประเทศส่วนใหญ่
- การเปิดให้บริการ ทสก. ซ้ำกว่าแผนที่กำหนดไว้ ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศ ณ วันเปิดให้บริการมีปริมาณมากขึ้น
- อัตราการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ทั้งมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการจราจรทางอากาศ
- แผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ลำช้า และได้มีการชะลอการดำเนินการไว้
- สัดส่วนของการใช้ Contact Gate ลดลง และกลับมีการใช้ Bus Gate และหลุมจอดระยะไกล (Remote Stand) มากขึ้น
- มีการปรับหลุมจอด เพื่อรองรับ A380 ทำให้สัดส่วนของหลุมจอดที่จะรองรับ Code E (B747, B777, A300, A330) ลดลง
- มีการปรับแผนการใช้พื้นที่ ทสก. (Land Use Plan) สำหรับการขนถ่ายสินค้า การซ่อมอากาศยานฯ
- เกิดมลภาวะทางเสียง และน้ำท่วมบริเวณโดยรอบ ทสก. มากกว่าที่คาดไว้

1.2 อัตราการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในแผนแม่บท ฯ ทั้งมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการจราจรทางอากาศ

เมื่อ ทสก. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2549 ปริมาณผู้โดยสารรวมขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปี ในปี 2550 ทั้งยังเกิดการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) ในปลายปี 2547 ซึ่งทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว ขณะที่การวางแผนแม่บทการพัฒนา ทสก. เดิมไม่ได้มีการคาดการณ์เรื่อง LCCs ไว้ การเติบโตอย่างรวดเร็วของปริมาณจราจรทางอากาศทำให้ ทสก. เต็มขีดความสามารถในปี 2550 ซึ่งจะเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ

1.3 โครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ดำเนินการไม่ทันรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ

การก่อสร้างใช้เวลาประมาณ 6 ปี ดังนั้น ในช่วงก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ทสก. จะเผชิญกับความแออัดจากปี 2550 ไปจนการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร เที่ยวบินเกิดความล่าช้า สายการบินมีโอกาสที่จะทำการบินไปยังประเทศอื่นในภูมิภาค ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

2. แผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อเดือนธันวาคม พ.ศ.2546 ทอท. โดย บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ได้ให้กลุ่มบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา Project Management Consultant (PMC) ดำเนินการศึกษาทบทวนการจัดทำแผนแม่บทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้จากแผนพัฒนาตามเอกสาร Updating SBIA Master Layout Plan, Study of Phased Development, December 2003 PMC ได้แบ่งระยะของแผนพัฒนา ทสก. ออกเป็น 5 ระยะ โดยแต่ละระยะสามารถรองรับเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารตามคาดการณ์ของ ทอท. ที่กำหนดดังนี้

แผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 1 ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลัก 1 หลัง อาคารเทียบเครื่องบินหลัก อาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) 1 หลัง และอุโมงค์เชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารหลักกับอาคารเทียบเครื่องบินรอง (ปัจจุบันยังมิได้ดำเนินการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองแต่มีการปรับปรุงภายในอาคารผู้โดยสารหลัก) เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี ทางวิ่งจำนวน 2 ทางวิ่งรองรับอากาศยานขึ้น - ลง ได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน หลุมจอดมีจำนวน 120 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 75 หลุมจอด (Inter 63 Dom 12) หลุมจอดระยะไกล 45 หลุมจอด สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2550

แผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ต่อเติมอาคารเทียบเครื่องบินรอง เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 54 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 39 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 15 ล้านคนต่อปี ก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มอีก 1 ทางวิ่ง รวมเป็น 3 ทางวิ่ง รองรับอากาศยานขึ้น - ลงได้ชั่วโมงละ 91 เที่ยวบิน หลุมจอด มีจำนวน 126 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 81 หลุมจอด (Inter 69 Dom 12) หลุมจอดระยะไกล 45 หลุมจอด สามารถรองรับผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ ถึงปี พ.ศ.2553

แผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 3 สร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศทางด้านทิศใต้ พร้อมถนนทางเข้า-ออกสู่ระบบการจราจรภายนอกเขตท่าอากาศยานและก่อสร้างอุโมงค์เพื่อเชื่อมต่อกับอาคารเทียบเครื่องบินรอง และอาคารผู้โดยสารเดิมที่จะปรับปรุงเป็นอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 73 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 52 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 21 ล้านคนต่อปี หลุมจอดมีจำนวน 190 หลุมจอด แบ่งเป็น หลุมจอดประชิดอาคาร 111 หลุมจอด (Inter 81 Dom 30) หลุมจอดระยะไกล 79 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2558

แผนพัฒนา ทสก. ระยะที่ 4 ขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 95 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 67 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 28 ล้านคนต่อปี ก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มอีก 1 ทางวิ่ง รวมเป็น 4 ทางวิ่ง รองรับอากาศยานขึ้น-ลงได้ชั่วโมงละ 112 เที่ยวบิน หลุมจอดมีจำนวน 198 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 115 หลุมจอด (Inter 81 Dom 34) หลุมจอดระยะไกล 83 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2563

แผนพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 5 ขยายอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และ ขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่สอง เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสาร 119 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 83 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 36 ล้านคนต่อปี หลุมจอดมีจำนวน 224 หลุมจอด แบ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 137 หลุมจอด (Inter 107 Dom 30) หลุมจอดระยะไกล 87 หลุมจอด จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถได้ถึงปี พ.ศ.2568

3. การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1

3.1 ผลการพัฒนาโครงสร้างก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1

3.1.1 โครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1 ได้รับอนุมัติกรอบงบประมาณดำเนินการด้านวิศวกรรมและด้านอื่น ๆ วงเงินรวม 135,175.950 ล้านบาท (ทอท. ได้รับอนุมัติจาก ครม. เมื่อวันที่ 17 มีนาคม 2552 ให้ขยายกรอบวงเงินลงทุนโครงการก่อสร้างทสภ. ระยะที่ 1 จาก 123,942.246 ล้านบาท เป็น 135,175.950 ล้านบาท) โดยวงเงินโครงการ ฯ มีวงเงินดำเนินการ จำนวน 129,792.070 ล้านบาท และมียอดเบิกจ่ายสะสม ณ วันที่ 30 กันยายน 2552 จำนวน 120,330.650 ล้านบาท หรือร้อยละ 92.71 ของกรอบดำเนินการ โดยมีรายการใช้งบประมาณ ดังนี้

งบประมาณลงทุนโครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1

รายงานการใช้งบประมาณ ณ 28 กุมภาพันธ์ 2553

หน่วย : ล้านบาท

กลุ่มงาน	งบประมาณโครงการ ที่ได้รับอนุมัติ	งบประมาณ ดำเนินการ	เบิกจ่ายสะสม ณ 30 ก.ย.52	% เบิกจ่าย	งบประมาณ คงเหลือ
งบประมาณด้านวิศวกรรม (ORIGINAL SCOPE)					
1. SITE IMPROVEMENTS		14,145.398	5,717.077	40.42	8,428.321
2. MAIN AIRFIELD PAVEMENTS		18,976.838	18,976.838	100.00	0.000
3. PASSENGER TERMINAL		43,665.635	43,152.469	98.82	513.166
4. SITE UTILITIES		7,817.870	7,704.639	98.55	113.231
5. GROUND ACCESS FACILITIES		6,462.088	6,433.251	99.55	28.837
6. SUPPORT FACILITIES		2,349.647	2,285.261	97.26	64.386
7. CONSULTANCIES		3,613.250	3,592.019	99.41	21.231
รวมงบประมาณด้านวิศวกรรม (ORIGINAL SCOPE)		97,030.726	87,861.554	90.55	9,169.172
งบประมาณด้านวิศวกรรม (ADDITIONAL WORKS)					
8. MAIN AIRFIELD PAVEMENTS		14,009.367	14,009.367	100.00	0.000
9. PASSENGER TERMINAL		6,010.247	5,843.831	97.23	166.416
10. SITE UTILITIES		471.041	441.965	93.83	29.076
11. GROUND ACCESS FACILITIES		215.191	215.191	100.00	0.000
12. SUPPORT FACILITIES		4,756.933	4,744.631	99.74	12.302
รวมงบประมาณด้านวิศวกรรม (ADDITIONAL WORKS)		25,462.779	25,254.985	99.18	207.794
งบประมาณด้านอื่นๆ					
13. FINANCIAL COST		4,563.043	4,563.043	100.00	0.000
14. ADMINISTRATIVE COST		2,275.545	2,275.545	100.00	0.000
- Investment Cost (Non Project)		207.550	207.550	100.00	0.000
- Operating Cost		2,067.995	2,067.995	100.00	0.000
15. ORAT Expenditures		459.977	375.523	81.64	84.454
รวมงบประมาณด้านอื่นๆ		7,298.565	7,214.111	98.84	84.454
รวมงบประมาณลงทุนโครงการ ทสภ. ระยะที่ 1	135,175.946	129,792.070	120,330.650	92.71	9,461.420

หมายเหตุ ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม

3.1.2 ข้อมูลโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการก่อสร้างโครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 1 ท่าอากาศยานมีโครงสร้างพื้นฐานและสิ่งอำนวยความสะดวก ดังนี้

(1) จำนวนทางวิ่งและทางขับ

ทางวิ่งมี 2 เส้น กว้าง 60 เมตร ทางวิ่งด้านตะวันออก มีความยาว 4,000 เมตร และทางวิ่งด้านตะวันตก มีความยาว 3,700 เมตร ทางวิ่งทั้งสองเส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน ห่างกัน 2,200 เมตร มีทางขับขนานกับทางวิ่งทั้ง 2 เส้น และทางขับเชื่อม 2 เส้น สามารถรองรับเที่ยวบินขึ้นลงได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เมื่อพัฒนาสมบูรณ์เต็มขีดความสามารถของพื้นที่แล้วจะมีทางวิ่งทั้งหมด 4 เส้น เป็นทางวิ่งด้านทิศตะวันออก 2 เส้น และด้านทิศตะวันตก 2 เส้น พร้อมทางขับขนานทางวิ่งทั้ง 4 เส้นวางตัวในแนวคู่ขนานกัน

(2) จำนวนหลุมจอดในการพัฒนาระยะที่ 1 (ปัจจุบัน)

- จอดประชิดอาคาร (Contact Gate) 51 หลุมจอด (5 หลุมจอดสามารถให้บริการ

A-380 ได้)

- จอดระยะไกล (Remote Gate) 69 หลุมจอด

(3) จิตความสามารถในการพัฒนาระยะที่ 1 (ปัจจุบัน)

- รองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี
- ให้บริการขนส่งสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี และสามารถขยายได้สูงสุด 6.4 ล้านตันต่อปี

(4) อาคารผู้โดยสาร แบ่งเป็น

- อาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบิน พื้นที่ใช้สอยรวม 563,000 ตารางเมตร
- อาคารผู้โดยสารหลักเป็นอาคาร 7 ชั้น และชั้นใต้ดิน 2 ชั้น โครงสร้างอาคารเป็น

คอนกรีตเสริมเหล็ก โครงสร้างหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับ stainless steel sheets อาคารมีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 441 เมตร สูง 45 เมตร พื้นที่ใช้สอยรวม 182,000 ตารางเมตร

- อาคารเทียบเครื่องบินพื้นที่ใช้สอย 381,000 ตารางเมตร แบ่งออกเป็น Concourse A, B, C, D, E, F และ G มีหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับฝ้าใยสังเคราะห์เคลือบเทฟลอน

(5) อาคารคลังสินค้า

- พื้นที่ 568,000 ตารางเมตร ตั้งอยู่ด้านตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานรองรับสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

- มีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง
- หลุมจอดอากาศยาน 20 หลุมจอดสำหรับเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ

(6) หอบังคับการบิน

- อยู่ในเขต Landside หน้าอาคารผู้โดยสาร มีความสูง 132 เมตร

(7) หอควบคุมการจอดอากาศยาน

- 2 แห่ง ทางด้านตะวันตกและตะวันออกของอาคารเทียบเครื่องบิน

(8) อาคารจอดรถ Short Term ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร

- เป็นอาคาร 5 ชั้น และชั้นลาดฟ้าอีก 1 ชั้น สามารถจอดรถได้ประมาณ 5,000 คัน (รวมพื้นที่จอดรถ ชั้นลาดฟ้า)

- ลานจอดรถดับพื้นดินด้านข้างอาคารจอดรถ 2 แห่ง สามารถจอดรถได้ 1,116 คัน

(9) พื้นที่จอดรถ Long Term

- จอดรถได้ 4,300 คัน และรถบัส 78 คัน

3.1.3 การแก้ไขผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินโครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1

(1) ทอท.ได้จ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อดำเนินการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการของโครงการ ในช่วงเดือนเมษายน 2552 ซึ่ง ทสภ. ได้ดำเนินการตามมาตรการที่กำหนดในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้

1.1 มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

- ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานและดิน
- อุทกวิทยา
- คุณภาพน้ำผิวดิน
- เสียง
- นิเวศวิทยานบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- การใช้ที่ดิน
- การคมนาคม
- ระบบสาธารณูปโภค
- เศรษฐกิจ-สังคม
- สาธารณสุขและความปลอดภัย

1.2 มาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม

- ธรณีวิทยา ธรณีสัณฐานและดิน
- อุทกวิทยา
- คุณภาพน้ำผิวดิน
- คุณภาพอากาศ
- ระดับเสียง
- นิเวศวิทยานบก
- นิเวศวิทยาทางน้ำ
- การใช้ที่ดิน
- ปริมาณการจราจร
- ขยะมูลฝอย
- เศรษฐกิจ-สังคม
- สาธารณสุขและความปลอดภัย

โดยมีรายละเอียดผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ ตามเอกสารแนบ 1 ท้ายส่วนที่ 1

3.2 ปัญหาและอุปสรรคในการให้บริการ

การประกอบกิจการ ทสก. ตั้งแต่เปิดให้บริการจนถึงปัจจุบัน โดยภาพรวมสามารถดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อเนื่องไม่มีการหยุดชะงัก ทั้งนี้ ในปัจจุบันมีสายการบินที่ทำการบินประจำ (Scheduled Airlines) จากทุกทวีปทั่วโลกมาให้บริการที่ ทสก. รวม 105 สายการบิน อย่างไรก็ตามในช่วงระยะแรกของการเปิดให้บริการ มีปัญหาข้อขัดข้องที่ ทอท. ได้เร่งดำเนินการแก้ไข สรุปได้ ดังนี้

3.2.1 การปรับปรุงแก้ไขเกี่ยวกับสิ่งอำนวยความสะดวก และการบริการภายในอาคารผู้โดยสาร

3.2.1.1 ทอท.ได้ดำเนินการปรับปรุงแก้ไขสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารผู้โดยสาร ทสก. ดังนี้

(1) การปรับปรุงห้องน้ำคนพิการและสร้างห้องน้ำเพิ่ม 208 ห้อง เพื่อแก้ปัญหาจำนวนห้องน้ำไม่เพียงพอ โดยดำเนินการแล้วเสร็จ 117 ห้อง อยู่ระหว่างรอการประมูล จำนวน 26 ห้อง ผู้รับจ้างเซ็นสัญญาแล้วแต่ยังไม่เริ่มงานจำนวน 26 ห้อง และอยู่ระหว่างรอการส่งมอบพื้นที่จำนวน 39 ห้อง

(2) ดำเนินการเปลี่ยนเคาน์เตอร์อ่างล้างมือและก๊อกน้ำ อาคารผู้โดยสาร ทสก. จำนวน 84 หลุม แล้วเสร็จ

(3) ปัญหาความชำรุดเสียหายของวัสดุอุปกรณ์ในอาคารผู้โดยสาร และ Concourse ดำเนินการดังนี้

- ในการแก้ไขปัญหาวัสดุอุปกรณ์ที่ยังอยู่ในระหว่างการรับประกัน ทอท. จะแจ้งผู้รับจ้างก่อสร้าง ITO เพื่อดำเนินการซ่อมแซม ซึ่ง ITO จะต้องทำการพิสูจน์หาสาเหตุความเสียหายชำรุดก่อน ทำให้ไม่สามารถซ่อมแซมได้ทันที ทอท.จะดำเนินการซ่อมแซมเองบางส่วน ในกรณีที่มีความเสียหายเป็นเรื่องต้องแก้ไขเร่งด่วนและ ITO ยังไม่สามารถดำเนินการให้ได้ ทอท.จะดำเนินการโดยใช้งบเร่งด่วน พร้อมทั้งแจ้งค่าใช้จ่ายให้ ITO ทราบเพื่อเรียกคืนค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซม

(4) ดำเนินการติดตั้งแผงหลังคาอุโมงค์นิคมบริเวณเคาน์เตอร์ TICKET BOOTH, VISA ARRIVAL และ HEALTH CONTROL แล้วเสร็จ เพื่อแก้ปัญหาแสงแดดส่องรบกวนผู้ปฏิบัติงาน

(5) ดำเนินการปรับปรุงทางเดินสเตนเลสทางเชื่อมอาคารจอดรถยนต์ และ อาคารผู้โดยสาร ทสก. แล้วเสร็จ เพื่อแก้ปัญหาล้อรถเข็นติดร่อง

(6) ดำเนินการติดตั้งพรมปูพื้นทางลาด และ ราวจับสเตนเลสบริเวณทางลาด พื้นที่ทางเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสาร และ Concourse D แล้วเสร็จ เพื่อป้องกันการลื่นไถลในการสัญจรของผู้โดยสารและผู้พิการ

(7) งานติดฟิล์มกรองแสงกระจกหลังคา อาคารผู้โดยสารชั้น 4 เพื่อแก้ปัญหาแสงแดดส่อง ปัจจุบันได้ผู้รับจ้างแล้ว และอยู่ระหว่างจัดทำสัญญา

(8) งานติดตั้งหลังคาคลุมช่องทางเข้า-ออกผู้โดยสารข้าง Hold Room เพื่อแก้ปัญหาพื้นที่ล่อแหลมต่อมาตรการรักษาความปลอดภัย (การส่งของข้ามพื้นที่) ปัจจุบันอยู่ระหว่างดำเนินการติดตั้ง

3.2.1.2 ตามที่ ทอท. อนุญาตให้บริษัท คิง เพาเวอร์ สุวรรณภูมิ จำกัด (KPS) ประกอบกิจการตามสัญญาโครงการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ภายในอาคารผู้โดยสาร ทสก. นั้น ทอท. ได้มีหนังสือที่ ทอท. 3862/2552 ลงวันที่ 2 มิถุนายน 2552 แจ้งผลการพิจารณาการขอคืนพื้นที่โครงการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ณ อาคารผู้โดยสาร ทสก. ถึง KPS ซึ่งเป็นผลการประชุมร่วมกันระหว่าง ทอท. และ KPS เมื่อวันที่ 22 พฤษภาคม 2552 สรุปได้ดังนี้

(1) ทอท. ขอคืนพื้นที่ จำนวน 5 จุด ได้แก่ พื้นที่หมายเลข 3.13 (Airside Center ชั้น 3 Concourse Dฝั่งตะวันตก), พื้นที่หมายเลข 4.92 (แนวทางเดินชั้น 4 Concourse E) และพื้นที่หมายเลข 4.97 (แนวทางเดินชั้น 4 Concourse A) เพื่อจัดสรรห้องว่างให้แก่สายการบินต่อไป, พื้นที่หมายเลข 3.21 (Airside Center ชั้น 3 Concourse E) เนื่องจากปิดบังห้องว่างของ ทอท. ทำให้ไม่สามารถเข้าไปใช้ประโยชน์ได้ และพื้นที่หมายเลข 4.172 (ชั้น 4 ห้องโถงผู้โดยสารขาออก) เพื่อปรับปรุงเป็นห้องน้ำเพิ่มเติม เมื่อสัญญาผู้ประกอบการรายย่อยสิ้นสุดกับ KPS รวมเนื้อที่ 1,089.60 ตารางเมตร

(2) ให้ KPS ย้ายพื้นที่ จำนวน 2 จุด ได้แก่ พื้นที่หมายเลข 3.36 (ชั้น 3 Concourse E) และ 3.37 (ชั้น 3 Concourse F) รวมเนื้อที่ 20 ตารางเมตร ไปยังพื้นที่ข้างเคียง เพื่อไม่ให้บดบังพื้นที่หมายเลข 3.21 ที่ ทอท.ขอคืน

(3) ทอท. ยกเลิกการขอคืนพื้นที่ จำนวน 13 จุด (พื้นที่หมายเลข 2.01, 2.03, 4.48, 4.49, 4.116, 4.117, 4.118, 4.119, 4.120, 4.121, 4.150, 4.151, และ 4.152) รวมเนื้อที่ 523.91 ตร.ม. เนื่องจาก ทอท.ยังไม่มีมีความจำเป็นต้องการใช้ประโยชน์เพื่อการสาธารณะ

3.2.2 การปรับปรุงแก้ไขระบบไฟฟ้าแสงสว่าง และระบบปรับอากาศ

(1) การปรับปรุงแก้ไขระบบไฟฟ้าภายในอาคารผู้โดยสาร ได้ปรับปรุงโคมไฟและระบบแสงสว่างในพื้นที่มีแสงสว่างน้อยเกินไป เช่น บริเวณห้องโถงผู้โดยสารขาออกชั้น 4 ได้ทำการกลับโคมไฟที่ส่องสว่างขึ้นหลังคาให้ส่องลงมาที่พื้นบริเวณห้องพักรอผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องบิน (GATE LOUNGE) ได้เปลี่ยนโคมไฟ จากชนิดส่องขึ้นเพดาน เป็นโคมฟลูออเรสเซนต์ ให้ความส่องสว่างบริเวณพื้นที่ใช้งาน และปัจจุบันได้ดำเนินการเปลี่ยนหลอดไฟในพื้นที่ที่หลอดดับตามแผนการซ่อมบำรุงประจำปีและแผนงานในอนาคต เพื่อสนองนโยบายการจัดอันดับสนามบิน 1 ใน 10 ของโลก ตามแผนปรับปรุงกลยุทธ์ 6 จะดำเนินการกำหนดมาตรฐานการส่องสว่างในแต่ละพื้นที่ให้ครอบคลุมพื้นที่อาคารผู้โดยสาร และปรับปรุงระบบแสงสว่างให้ได้ตามเกณฑ์ต่อไป

(2) สำหรับระบบไฟฟ้าของทางวิ่ง-ทางขับ ปัจจุบันฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลของ ทอท. ได้มีการซ่อมบำรุงเปลี่ยนหลอดไฟบนทางวิ่ง - ทางขับตลอดทุกเดือน เพื่อให้อยู่ในเกณฑ์มาตรฐานความปลอดภัยตาม ICAO กำหนด พร้อมทั้งปรับปรุงโคมไฟที่ชำรุดบนทางวิ่งให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานได้ตลอดเวลา แผนงานต่อไปจะดำเนินการปรับระบบไฟ RAPID EXIT TAXIWAY CENTER LINE LIGHTS บริเวณทางวิ่ง 19R, 19L เป็นโคมไฟชนิด LED ซึ่งมีอายุการใช้งานเฉลี่ยยาวนานกว่าโคมไฟชนิดเปลี่ยนหลอดได้ เพื่อความสะดวกและลดปัญหาหลอดดับบนทางวิ่ง-ทางขับ และยังช่วยเพิ่มทัศนวิสัยในการมองเห็นของนักบินให้ดียิ่งขึ้น

(3) การแก้ไขปัญหาเกี่ยวกับระบบปรับอากาศและระบายอากาศในอาคารผู้โดยสาร ทสก. ทอท. ได้ดำเนินการแก้ไขจากปัจจัยที่ส่งผลกระทบ ดังนี้

	ปัญหาและอุปสรรค	การดำเนินการ
1.	จากแสงแดดที่ส่องเข้าตัวอาคาร	อยู่ระหว่างประมวลติดฟิล์มกรองแสง
2.	การเปิดประตูอาคารทิ้งไว้ ทำให้สูญเสียความเย็นและความชื้นเข้าตัวอาคาร	แจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการ
3.	น้ำเย็นไม่เพียงพอในช่วง Peak Load	ปรับสมดุลน้ำเย็น ระยะที่ 1 ดำเนินการแล้วเสร็จ ปรับสมดุลน้ำเย็น ระยะที่ 2 อยู่ระหว่างดำเนินการ
4.	ลมเย็นไม่สมดุล	ปรับสมดุลลมเย็น อยู่ระหว่างดำเนินการ ปรับปรุงหัวจ่ายลม Diffuser อยู่ระหว่างดำเนินการ
5.	อุณหภูมิพื้น Floor Cooling ไม่ได้เกณฑ์	ปรับแก้การไหลของน้ำเย็นให้ดีขึ้น ดำเนินการแล้วเสร็จ และปรับ SET POINT ให้พื้นเย็นกว่าปกติแล้ว
6.	อุปกรณ์ SENSOR และเครื่องจ่ายลมเย็นไม่สามารถทำงานได้	ดำเนินการตรวจสอบและบำรุงรักษาอุปกรณ์ให้ได้สภาพเป็นปกติ ดำเนินการทุกเดือน
7.	การรับและส่งจ่ายน้ำเย็นของ AOT และ DCAP	ได้ประชุมร่วมแก้ไขกับ DCAP ดำเนินการทุกเดือน
8.	ระบบการระบายอากาศภายในชั้น Sorting ไม่เพียงพอ	ได้รับอนุมัติงบเร่งด่วนแล้ว อยู่ระหว่างคณะกรรมการ Spec. พิจารณา

3.2.3 การซ่อมแซมทางวิ่ง ทางขับ

ทอท. ได้ปรับปรุงซ่อมแซมทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน โดยการแก้ไขปัญหาการเลื่อนและร่อนของผิว (Slippage Crack) ที่เกิดขึ้นบนพื้นที่ทางวิ่ง และการยุบตัวตามแนวร่องล้อ (Rutting) ในพื้นที่ทางขับ และการยุบของผิวเนื่องจากล้อเบียด (Shoving) บริเวณทางเลี้ยวเข้าห้วงทางวิ่งทั้งสองฝั่งของ ทสก. เป็นการชั่วคราว เพื่อให้พื้นผิวสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย สำหรับแนวทางแก้ไขปัญหในระยะยาว ทอท. ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาศึกษาสาเหตุของความเสียหาย และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวรโดยให้มีผลกระทบต่อการให้บริการอากาศยานน้อยที่สุด ปัจจุบันบริษัทที่ปรึกษาได้ดำเนินการแล้วเสร็จและนำส่งรายงาน Final Investigation and Check Report ให้ ทอท. แล้ว โดยผลการศึกษาดังกล่าว ได้นำส่งให้ กอญ. เมื่อวันที่ 27 สิงหาคม 2551 และนำเสนอให้คณะกรรมการ ทอท. ในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 21/2551 เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2551 ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. มีมติเห็นชอบให้ฝ่ายบริหาร ทอท. ศึกษารายละเอียดผลการศึกษาดังกล่าวและกำหนดแนวทางปฏิบัติให้

เป็นไปด้วยความรอบคอบ แล้วรายงานผลการดำเนินงานให้คณะกรรมการ ทอท. ทราบ และพิจารณาต่อไป

3.2.4 การดำเนินงานในเขตปลอดอากร ทสก. ปัญหาและอุปสรรค

- ระบบสารสนเทศในการบริหารจัดการเขตปลอดอากร (Airport Cargo Community System)
- การเปิดให้บริการคลังสินค้าเพื่อประกอบกิจกรรมเพิ่มมูลค่า (Value Added Activities Warehouse)

ปัจจุบันเขตปลอดอากร ทสก. เปิดให้บริการเต็มรูปแบบตามแผนแม่บท โดยตั้งแต่วันที่ 28 กันยายน 2549 ซึ่งเป็นวันเปิดให้บริการของ ทสก. เขตปลอดอากร ทสก. เปิดให้บริการเฉพาะส่วนของ Direct Import & Export, Transshipment Cargo & Transit Cargo และต่อมาเมื่อวันที่ 1 มิถุนายน 2551 มีการเปิดให้บริการเพิ่มเติมในส่วนของคลังสินค้าเพื่อประกอบกิจกรรมเพิ่มมูลค่า(Value Added Activities) ข้อจำกัดและอุปสรรคของการดำเนินงานส่วนใหญ่เป็นเรื่องเกี่ยวกับการพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ เนื่องจากการบริหารจัดการคลังสินค้าในเขตปลอดอากร ทสก. มีการติดตั้งระบบ ACCS (Airport Cargo Community System) เป็นเครื่องมือทางอิเล็กทรอนิกส์ในการบริหารจัดการข้อมูลของเขตปลอดอากร ทสก. ซึ่งระบบ ฯ ได้มีการพัฒนาตามรูปแบบการใช้งานร่วมกับระบบ EDI ของกรมศุลกากร โดยหลังจากที่กรมศุลกากรประกาศใช้ระบบ e-Customs ในเดือนมกราคม 2550 และสามารถใช้งาน e-Export/Import ได้จริงเมื่อวันที่ 1 กันยายน 2550 และวันที่ 1 เมษายน 2551 ตามลำดับ รวมถึงเมื่อวันที่ 24 มีนาคม 2551 ได้ออกประกาศที่ 27/51 เรื่องการผ่านพิธีการศุลกากรอิเล็กทรอนิกส์แบบไร้เอกสาร ว่าด้วยกระบวนการศุลกากร ณ ทสก. และประกาศของสำนักงานตรวจสินค้า ทสก. (สสก.) ที่ 3/2551 ลงวันที่ 24 เมษายน 2551 เรื่องการควบคุมการดำเนินกิจกรรมที่เกิดขึ้นในเขตปลอดอากร ทสก. ส่งผลให้ ทอท.ต้องพัฒนาระบบ ACCS ที่ออกแบบไว้ก่อนให้รองรับตามประกาศที่กล่าวมา รวมถึงต้องพัฒนาให้สามารถเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ไปยังกรมศุลกากรด้วยระบบ eb-XML แทนระบบ EDI เดิม

ซึ่งขณะนี้ ทอท. ได้อนุญาตให้บริษัท Netbay พัฒนาระบบนำร่องสำหรับการจัดการด้านโลจิสติกส์ ฯ ประกอบด้วย ระบบ FZMS (Free Zone Management System), ระบบ FZWMS (Free Zone Warehouse Management System) รวมถึงการเชื่อมโยงข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์ผ่านระบบ VAN/Gateway ไปยังกรมศุลกากรเสร็จสมบูรณ์แล้ว ก่อนพิจารณาปรับปรุงระบบ ACCS ซึ่งต้องใช้งบประมาณในการลงทุนอีกจำนวนหนึ่ง อย่างไรก็ตามในปัจจุบันการพัฒนาระบบ FZMS สามารถใช้งานได้บางส่วนแล้ว

3.2.5 ระบบ AIMS ในส่วนที่เป็นปัญหา และแนวทางในการดำเนินการ

ระบบ AIMS มีทั้งสิ้น 45 ระบบ ในช่วงเริ่มต้นมีปัญหาในด้านการเชื่อมต่อ และการดำเนินการ 25 ระบบ ซึ่งไม่มีผลกระทบต่อการใช้งานในช่วงการเปิดให้บริการของท่าอากาศยาน

ได้มีการแก้ไข และใช้งานเป็นปกติแล้ว 24 ระบบเมื่อเดือน กรกฎาคม 2550 โดยระบบ AIMS เหลือการเชื่อมต่อกับอีก 1 ระบบ คือ Interface Work with Environmental Monitoring System ซึ่งเป็นการเชื่อมต่อกับระบบตรวจสอบสภาพสิ่งแวดล้อม เพื่อให้ทราบข้อมูลด้านเสียงและสภาพทั่วไปในบริเวณ ทสภ. และพื้นที่ใกล้เคียง โดยในส่วนของระบบ AIMS ได้จัดเตรียมการเชื่อมต่อเรียบร้อยแล้ว และจะเริ่ม Interface Work with Environmental Monitoring System ได้ประมาณเดือน กันยายน – ตุลาคม 2552

3.2.6 กรณีผู้ประกอบการในศูนย์ขนส่งสาธารณะ

(1) บริษัท สุวรรณภูมิ รีเทล ดีเวลอปเม้นท์ จำกัด (SRD) ซึ่งอ้างสิทธิว่าได้ทำสัญญาเช่าช่วงจากบริษัท สุวรรณภูมิ ทรานส์ เซอร์วิส จำกัด (SVT) ในการเข้าใช้พื้นที่บริเวณศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ และต่อมาทั้งสองบริษัทได้มีผลกระ โยชน์ขัดแย้งกันทางธุรกิจ และเป็นคดีกันอยู่ในชั้นศาล โดย SRD ได้เป็นโจทก์ยื่นฟ้อง ทอท. กรรมการผู้มีส่วนจกระทำกรแทน ทอท. ข้อหาร่วมกันบุกรุกอสังหาริมทรัพย์ในเวลากลางคืนและร่วมกันทำให้เสียทรัพย์ ขณะนี้อยู่ในระหว่างการพิจารณาคดี

(2) ทอท.โดยฝ่ายกฎหมายกำลังดำเนินการพิจารณาติดตามทวงถามเรื่องหนี้สินค้างชำระของ SVT หากครบกำหนดการติดตามทวงถามหนี้สินแล้ว SVT ยังไม่มาดำเนินการ ทอท.จะพิจารณาบอกเลิกสัญญากับ SVT โดย SVT จะต้องขนย้ายทรัพย์สินและบริวารออกจากพื้นที่ของ ทอท.ในเวลาที่กำหนด ซึ่งจะมีผลเกี่ยวโยงไปถึง SRD ด้วย หากทั้งสองรายยังไม่ย้ายออก ทอท.จะดำเนินการฟ้องร้องต่อศาลเพื่อดำเนินการต่อไป

3.2.7 รถแท็กซี่ให้บริการ ณ ทสภ.

ที่ผ่านมา ทอท. เป็นผู้ดำเนินการบริหารจัดการรถยนต์รับจ้างสาธารณะ (แท็กซี่) โดยจัดจ้างลูกจ้างรายวัน จำนวน 34 คน เพื่อทำหน้าที่บันทึกข้อมูลการให้บริการของรถแท็กซี่และจัดคิวรถแท็กซี่ นอกจากนั้น ฝ่ายบริหารการขนส่งได้ขอคำสั่งเจ้าหน้าที่ ทอท. ฝ่ายรักษาความปลอดภัย จำนวน 24 คน เพื่อควบคุมกำกับดูแลลูกจ้างรายวันและผู้ขับขีรถแท็กซี่ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้

ปัจจุบัน ทอท. ได้จ้างเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการรถแท็กซี่แทน ทอท. ระยะเวลา 1 ปี เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 กรกฎาคม 2552 ถึง วันที่ 1 กรกฎาคม 2553 โดยเอกชนจะต้องปฏิบัติตามรายละเอียดการจ้างงาน ซึ่งต้องจัดหาเจ้าหน้าที่มาปฏิบัติเอง โดยมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยของฝ่ายบริหารการขนส่ง จำนวน 24 คน เป็นผู้ควบคุมกำกับดูแลเจ้าหน้าที่ของบริษัทเอกชนและผู้ขับรถแท็กซี่ให้ปฏิบัติตามกฎระเบียบที่กำหนดไว้

แต่อย่างไรก็ตามสภาพความเป็นอยู่และการจอดรถแท็กซี่ในลานจอดรถ ณ ศูนย์การขนส่งสาธารณะยังมีความแออัดและขาดสาธารณูปโภค เนื่องจากโครงสร้างเดิมออกแบบเพื่อรองรับจำนวนรถแท็กซี่เพียง 400 คัน แต่ปัจจุบันมีรถแท็กซี่จอดถึง 1,000 คัน ซึ่งฝ่ายบริหารการขนส่ง อยู่ระหว่างการพิจารณาหาพื้นที่เพื่อรองรับการจัดรถแท็กซี่ดังกล่าว

3.2.8 ทอท.ได้จัดบริการขนส่งรูปแบบใหม่ ดังนี้

- (1) รถบัสโดยสารสำหรับนักท่องเที่ยวเป็นหมู่คณะ รถ บขส. และรถ Airport Express กำหนดให้จอดส่งผู้โดยสารได้ที่บริเวณลานชาลาด้านใน หน้าอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1 หน้าสำนักแพทย์ และประตู 8
- (2) รถแท็กซี่ให้จอดส่งผู้โดยสารได้ที่บริเวณลานชาลาด้านนอกอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 และรับผู้โดยสารได้ที่บริเวณลานชาลาด้านใน อาคารผู้โดยสารชั้น 2 ประตู 3, ประตู 4 และประตู 10
- (3) รถลิμουซีน ให้จอดส่งผู้โดยสารได้ที่บริเวณลานชาลาด้านนอกอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 และรับผู้โดยสารได้ที่บริเวณลานชาลาด้านใน อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2 ประตู 5, ประตู 6, ประตู 7 และ ประตู 8
- (4) รถตู้ ขสมก. และรถรับ-ส่ง Air Crew ให้ส่งผู้โดยสารได้ที่ลานชาลาด้านนอกอาคารผู้โดยสาร ชั้น 4 และรับผู้โดยสารได้ที่ลานชาลาด้านนอกอาคารผู้โดยสาร ชั้น 1
- (5) รถเช่า ให้จอดรับ-ส่งรถได้ที่ลานชาลาด้านใน อาคารผู้โดยสาร ชั้น 2
- (6) รถ Shuttle Bus วิ่งภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้จอดรับ – ส่งผู้โดยสารได้ที่ลานชาลาด้านในอาคารผู้โดยสารชั้น 2 และ 4

4. แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

4.1 แนวคิดการพัฒนา

เนื่องจากแผนแม่บทการพัฒนา ทสก. ได้เปลี่ยนแปลงไปจากแผนเดิมที่วางไว้ในหลายประการ โดยเฉพาะการเปลี่ยนแนวคิดจาก Dual Airport เป็น Single Airport โดยการย้ายปริมาณการจราจรทางอากาศเชิงพาณิชย์ที่ทำการบินแบบประจำไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด ประกอบกับอัตราการเติบโตของปริมาณการจราจรทางอากาศที่เกิดขึ้นจริงสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ในแผนแม่บทเดิม ทั้งยังมีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบของการจราจรทางอากาศ โดยเกิดการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) เมื่อปลายปี พ.ศ.2547 ด้วยเหตุผลดังกล่าวทำให้ ทสก. ซึ่งมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี เต็มขีดความสามารถในปี พ.ศ.2550 ซึ่งมีผู้โดยสารเกิดขึ้นจริง 46 ล้านคนต่อปี ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ

นอกจากนี้โครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ต้องใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 7 ปี ดังนั้นในช่วงก่อสร้างโครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ทสก.จะเผชิญกับความแออัดจากปี พ.ศ.2550 ไปจนกว่าการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่สะดวกต่อผู้โดยสาร เที่ยวบินเกิดความล่าช้า สายการบินมีโอกาสที่จะทำการบินในประเทศอื่นในภูมิภาคนี้ ซึ่งจะกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ

ทอท. จึงเสนอแนวทางการบรรเทาความแออัด ณ ทสก. โดยการนำปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วน คือ สายการบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศมาใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ตามความสมัครใจ ซึ่งจะทำให้ ทสก. สามารถรองรับปริมาณจราจรทางอากาศต่อไปได้ถึงปี พ.ศ.2552 จึงจะเต็มขีดความสามารถ 45 ล้านคนต่อปี ขณะที่ ทอท. ต้องเร่งดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 โดยเร่งด่วน

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 คณะรัฐมนตรี (ครม.) มีมติให้ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินนานาชาติอีกหนึ่งแห่งหนึ่งควบคู่กับการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (เอกสารแนบ 2 ท้ายส่วนที่ 1)

เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 ครม. มีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทดม. ตามความสมัครใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทดม. เพื่อให้บริการสายการบิน สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป (เอกสารแนบ 3 ท้ายส่วนที่ 1)

4.2 การเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองตามมติคณะรัฐมนตรี

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2550 เที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศบางส่วนได้ย้ายจาก ทสก. มาทำการบินที่ ทดม. โดย ทอท. เปิดอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic Terminal) เพื่อให้บริการอย่างเป็นทางการอีกครั้งสำหรับ 3 สายการบินภายในประเทศ ได้แก่ Thai Airways International, Nok Air และ One-Two-Go ในขณะที่อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศอาคาร 1 (Terminal 1) ยังคงให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศแบบไม่ประจำและเช่าเหมาลำตามปกติ

4.3 แนวทางการจัดทำโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงระยะเวลาที่ ทดม. ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศตามความสมัครใจนั้น ก็สามารถบรรเทาความแออัดของปริมาณจราจรทางอากาศของ ทสก. ได้เฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศบางส่วน ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำทั้งหมดยังคงให้บริการที่ ทสก. จะยังคับคั่งเช่นเดิม ดังนั้นเมื่อพิจารณาขีดความสามารถของ ทสก. ตามแผนพัฒนา ฯ ระยะที่ 1 กับการเติบโตของความต้องการเดินทางทางอากาศในอนาคต พบว่า ทสก. มีปัญหาหลัก 3 เรื่อง ดังนี้

(1) จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่ง ขยายตัวเกินกว่าขีดความสามารถของ ทสก. โดยมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่งที่เกิดขึ้นจริงในปี 2551 มีจำนวน 6,474 คน/ชั่วโมง ซึ่งเกินขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศในชั่วโมงคับคั่ง (5,400 คนต่อชั่วโมง)

ส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศในชั่วโมงคับคั่งที่เกิดขึ้นจริงในปี 2551 มีจำนวน 1,884 คน/ชั่วโมง ขณะที่ ทสก. มีขีดความสามารถรองรับได้ 2,400 คน/ชั่วโมง

(2) หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารไม่เพียงพอ หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารปัจจุบันมีจำนวน 51 หลุมจอด ขณะที่ความต้องการหลุมจอดประชิดอาคารในช่วงโม่งคับคั่งในปี 2551 คาดว่ามีจำนวน 63 หลุมจอด

(3) ระบบทางวิ่งปัจจุบันไม่เพียงพอรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ตลอดเวลา ขณะที่ ทสภ. มีขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง แต่ปริมาณเที่ยวบินในช่วงโม่งคับคั่งที่เกิดขึ้นจริงในปี 2551 มีจำนวน 54 เที่ยวบิน และคาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศจะขยายตัวต่อเนื่องโดยเฉลี่ยร้อยละ 4 ต่อปี ซึ่งต้องมีระบบทางวิ่งที่สามารถรองรับปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น นอกจากนี้ระบบทางวิ่งที่ใช้งานหนักตลอด 24 ชั่วโมงย่อมเกิดการเสื่อมสภาพและชำรุดจากการใช้งานจำเป็นต้องมีการบำรุงรักษาผิวทางวิ่งเป็นระยะ ๆ เมื่อมีการปิดทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งเพื่อทำการซ่อมแซมบำรุงรักษา ทำให้เหลือทางวิ่งใช้งานเพียงเส้นเดียว จึงจำเป็นต้องมีการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 เพื่อให้มีทางวิ่งที่สามารถใช้งานได้ 2 ทางวิ่ง ตลอดเวลา

ดังนั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสภ. ให้เพียงพอรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ทอท. ได้จัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ขึ้น แต่เนื่องจากโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 จะใช้เวลาดำเนินการ 6 ปี ทอท. จึงเสนอให้สายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศมาใช้บริการที่ ทคม. เพิ่มเติมจากปัจจุบันบนพื้นฐานของความสมัครใจโดยเมื่อโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 แล้วเสร็จจะสามารถแก้ไขปัญหา ทสภ. ใน 3 ประเด็นข้างต้นได้

เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2550 คณะกรรมการ ทอท. มีมติให้สายการบินสามารถทำการบินที่ ทคม. เพิ่มได้ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามความสมัครใจเพื่อบรรเทาความแออัด ณ ทสภ. และเพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ทรัพย์สินที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และให้ ทอท. ดำเนินการขยายขีดความสามารถของ ทสภ. เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นโดยเร่งด่วน

ทอท. จึงได้จัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ขึ้น โดยสอดคล้องกับมติคณะกรรมการ ทอท. ข้างต้น โดยใช้การคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศ ซึ่งได้มีการนำ LCCs ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามความสมัครใจมาให้บริการที่ ทคม. เพื่อแบ่งเบาความแออัดที่ ทสภ. เป็นสมมติฐานในการพยากรณ์ ณ ทสภ. เพื่อกำหนดขอบเขตงานและขีดความสามารถของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 โดยโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 มีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศได้ 60 ล้านคนต่อปี ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี (ปีงบประมาณ 2552 – 2557) วงเงินลงทุน 73,739.777 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง) ประกอบด้วย 6 กลุ่มงาน ดังนี้

- (1) การชดเชยผลกระทบด้านเสียง
- (2) กลุ่มงาน Airfield Pavement
- (3) กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1
- (4) กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

(5) กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค

(6) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

เมื่อวันที่ 29 เมษายน 2551 ครม. มีมติรับทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551 เรื่องแนวทางการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ซึ่งคณะกรรมการ ฯ มีมติดังนี้ (เอกสารแนบ 4 ท้ายส่วนที่ 1)

1. เห็นชอบหลักการแนวทางการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 ตามที่ ทอท.เสนอเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของ ทสภ. ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 60 ล้านคนต่อปี ตลอดจนมีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง

2. เห็นชอบหลักการให้ ทอท. เปิดให้บริการ ทคม. กับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) และเส้นทางการบินระหว่างประเทศจุดต่อจุด (Point to Point) บนหลักการของความสมัครใจ เพื่อให้การใช้ ทคม. เกิดประโยชน์สูงสุด และบรรเทาปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรที่ ทสภ.

3. มอบหมายให้ คค. ศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางเชื่อมโยง ทสภ. และ ทคม. เพื่อให้การเดินทางเชื่อมต่อท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

● มติคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 16/2551

ทอท. ได้นำเสนอโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เสนอคณะกรรมการ ทอท. เพื่อพิจารณาในคราวประชุมครั้งที่ 16/2551 เมื่อวันที่ 22 สิงหาคม 2551 ซึ่งที่ประชุมมีมติดังนี้

1. เห็นชอบแนวทางในการดำเนินงานโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552 – 2557) ตามแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. โดยมีสมมติฐานให้สายการบิน LCCs ทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศใช้ ทคม. ได้ตามความสมัครใจ วงเงินลงทุนรวม 77,885.777 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้างจำนวน 4,146.000 ล้านบาท) ประกอบด้วย 6 กลุ่มงาน ดังนี้

- 1.1 การชดเชยผลกระทบด้านเสียง
- 1.2 กลุ่มงาน Airfield Pavement
- 1.3 กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1
- 1.4 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร
- 1.5 กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค
- 1.6 งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

2. ให้ ทอท. เสนอแนวทางโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ คค. เพื่อพิจารณาเสนอ ครม. ให้ความเห็นชอบแนวทางในการดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 ตามข้อ 1

3. ให้ ทอท. ปฏิบัติตามขั้นตอนข้อกำหนดของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย เรื่อง การเปิดเผยข้อมูลและการปฏิบัติการของบริษัทจดทะเบียนในการได้มาหรือจำหน่ายไปซึ่งสินทรัพย์ พ.ศ.2547 รวมทั้งข้อกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เมื่อได้รับความเห็นชอบโครงการ ฯ จาก ครม. แล้ว รวมทั้งเร่งการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม และการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนให้เรียบร้อยโดยเร็ว

อนึ่ง คณะกรรมการ ฯ มีข้อสังเกตเพิ่มเติมว่า ทอท. ควรต้องเร่งรัดการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ซึ่งเกิดขึ้นจากการดำเนินงานโครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1 ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว และให้ฝ่ายบริหารรวบรวมปัญหาและข้อขัดข้องต่างๆ จากการดำเนินโครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1 เพื่อใช้เป็นแนวทางดำเนินงานโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้เป็นไปด้วยความเรียบร้อยต่อไป

4.4 การเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557)

- เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551 ทอท. มีหนังสือที่ ทอท. 6640/2551 เสนอเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ถึงกระทรวงคมนาคม (คค.) เพื่อพิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี

- เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 คค. มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ คค 0805.4/9272 เสนอเรื่องโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) พิจารณา เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

- เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ในการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ได้พิจารณาโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ของ ทอท. แล้ว มีความเห็น ดังนี้ (เอกสารแนบ 5 ท้ายส่วนที่ 1)

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ดำเนินการในโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ในส่วนของงาน ดังนี้ 1) งานชดเชยผลกระทบด้านเสียง 2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 3) งานอาคารผู้โดยสาร 4) งานระบบสาธารณูปโภค และ 5) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ทั้งนี้ ทอท.จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ ฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม ฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหาการยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้ ทอท.จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็วเพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้วจึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

3. เห็นควรอนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม จำนวน 124.35 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ PMC (รวมสำรวจราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง

ร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) สำหรับงบประมาณประจำปี 2552 ในส่วนของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 จำนวน 1,355.40 ล้านบาท เห็นควรให้ดำเนินการได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และ คณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบดำเนินงานก่อสร้างได้

4. เพื่อให้การดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 เป็นไปตามเป้าหมาย และสามารถควบคุมมิให้วงเงินลงทุนและต้นทุนดำเนินการสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ควรให้ ทอท. ดำเนินการดังนี้

4.1 เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detailed Design) โครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 โดยเฉพาะการวางระบบ APM และอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน

4.2 เร่งแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ ทสก. ระยะที่ 1 ที่ยังค้างอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาการทรุดตัวของทางวิ่งทางขับ โดยเร่งพิจารณารายงานผลการศึกษาสาเหตุของความเสียหาย และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวร (Investigation and Check Point Report) และเร่งรัดการชดเชยและการรับซื้อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยานที่ได้รับผลกระทบทางเสียง

4.3 ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ทั้งในด้านปริมาณการจราจร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และด้านการเงิน ที่มีผลจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจที่จะชะลอตัวลง และผลกระทบจากความมั่นใจอันเกิดจากวิกฤตสุวรรณภูมิ รวมทั้งให้ทบทวนสมมติฐานทางการเงินของโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2

4.4 จัดทำแผนเตรียมพร้อมรับภาวะฉุกเฉิน และแผนการรักษาความปลอดภัยในทุกกรณี เพื่อให้ท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับระดับสากล และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง

4.5 สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อให้เกิดการยอมรับของชุมชนในระยะยาว

5. เห็นควรให้ คค. เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ ทดม. ตามมติกรม. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 รวมทั้งศึกษาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับขีดความสามารถสูงสุดในการบริการการจัดการจราจรทางอากาศในการเปิดใช้ท่าอากาศยานพร้อมกันทั้ง 2 แห่ง เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาการแบ่งปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่าง ทสก. และ ทดม. และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทดม. ที่ชัดเจนต่อไป

- เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2551 สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี (สลค.) ได้มีหนังสือที่ นร 0506/18528 ถึง คค. ขอส่งเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการในขั้นตอนก่อนนำเสนอ กรม.

มาเพื่อโปรดพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งนายกรัฐมนตรี ตามประกาศลงวันที่ 17 ธันวาคม 2551 แล้ว โดยเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2551 คค. ได้แจ้งให้ ทอท. เพื่อพิจารณาดำเนินการต่อไป (เอกสารแนบ 6 ท้ายส่วนที่ 1)

- ทอท. ได้มีหนังสือที่ ทอท. 393/2552 ลงวันที่ 16 มกราคม 2552 ถึง คค. เพื่อยืนยันการเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) โดยเมื่อวันที่ 19 มกราคม 2552 คค. ได้ส่งเรื่องให้สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ดำเนินการต่อไป (เอกสารแนบ 7 ท้ายส่วนที่ 1)

- เมื่อวันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2552 สนข. ได้รายงาน คค. ดังนี้ (เอกสารแนบ 8 ท้ายส่วนที่ 1)
 - ข้อเท็จจริง - โครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ที่ ทอท. เสนอมานี้ได้จัดทำภายใต้สมมติฐานที่จะบริหารสนามบินแบบใช้ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทสก. จะให้บริการแก่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ส่วน ทคม. จะให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศตามความสมัครใจเช่นในปัจจุบัน พร้อมทั้งจะให้บริการแก่สายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศเพื่อแบ่งเบาความแออัดด้วย

- ปัจจุบัน คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสก. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทคม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินหรือใช้สำหรับเครื่องเช่าเหมาลำ ซึ่งเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2552 คณะกรรมการคมนาคมวุฒิสภาและคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ได้เชิญผู้แทน คค. ผู้แทน สนข. และผู้แทน ทอท. เพื่อให้ข้อมูล ข้อเท็จจริง ปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับนโยบาย Single Airport โดยที่ประชุมมีข้อสังเกตและข้อคิดเห็นว่า หาก คค. จะนำนโยบาย Single Airport มาใช้ ควรจะต้องมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนเข้าใจความหมายของคำว่า Single Airport ให้ตรงกัน โดยมีการกำหนดแผนงาน กรอบเวลาในการนำนโยบาย Single Airport มาใช้ มีแผนการใช้ประโยชน์จาก ทคม. ให้ชัดเจน และมีการเตรียมความพร้อมของ ทสก. เพื่อรองรับนโยบายดังกล่าวรวมทั้งจัดทำแผนฉุกเฉินรองรับเหตุการณ์ปิดสนามบินด้วย

- ความเห็นของ สนข. ด้วยข้อแตกต่างระหว่างนโยบายที่จะบริหารสนามบินแบบ Single Airport และสมมติฐานการจัดทำโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ของ ทอท. ที่จะใช้ ทสก. และ ทคม. ควบคู่กันไป โดยย้ายการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำทั้งหมดมาไว้ที่ ทคม. และเพื่อป้องกันประเด็นข้อโต้แย้งในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงมติ ครม. เกี่ยวกับการใช้ ทคม. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 (ให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทคม. ตามความสมัครใจในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทคม. เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป) และการนำเสนอโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 เข้าสู่การพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ประกอบกับมีข้อสังเกตจากคณะกรรมการคมนาคมเกี่ยวกับการทำความเข้าใจในความหมายของ Single Airport สนข. จึงพิจารณาเห็นสมควรให้มีการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องโดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการนโยบาย Single Airport และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อไป

- เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2552 คค. จัดประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมมีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการ ฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้างต่อไป (เอกสารแนบ 9 ท้ายส่วนที่ 1)

- ต่อมาเมื่อวันที่ 27 มีนาคม 2552 คค. ได้ส่งการท้ยหนังสือ สนข. ที่ คค0805.4/671 ลงวันที่ 25 มีนาคม 2552 ให้ ทอท. พิจารณาทบทวนก่อนนำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

5. แนวทางการปรับปรุงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามมติที่ประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ของกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2552

จากมติที่ประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมี รวค. เป็นประธานที่ประชุมมีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการ ฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้างต่อไป นั้น

ในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2552 เรื่อง แนวทางการศึกษาการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553-2556) ประธานกรรมการ ฯ ได้แจ้งที่ประชุมว่าตามที่ ทอท. ได้มีแนวทางในการดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 วงเงินลงทุนประมาณ 70,000 – 80,000 ล้านบาทนั้น มีความเห็นว่าเนื่องจากในขณะนี้สถานะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ทอท. ไม่ควรลงทุนเป็นจำนวนมาก จึงขอเสนอแนะแนวทางการพัฒนา ทสก. โดยการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ และก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ซึ่งจะใช้เงินลงทุนประมาณ 10,000 ล้านบาท และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 15 ล้านคนต่อปี ซึ่งในเบื้องต้นได้หารือกับ คค. แล้ว เห็นชอบด้วยกับแนวทางดังกล่าวแล้วนั้น โดยในการประชุมดังกล่าวคณะกรรมการ ทอท. มีมติรับทราบแนวทางการศึกษาการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสก. ตามที่ ทอท. ได้นำเสนอ โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารมากขึ้น ประกอบด้วย

1. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารโครงการ
2. งานออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
 - งานศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม
 - งานจ้างที่ปรึกษาออกแบบและควบคุมงานก่อสร้าง
 - งานก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
 - งานก่อสร้างอาคารที่จอดรถ
 - งานก่อสร้างระบบถนนเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

- งานระบบสาธารณูปโภค
- 3. งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
 - งานจ้างที่ปรึกษาควบคุมงานก่อสร้าง
 - งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
- 4. การชดเชยผลกระทบด้านเสียง (ทางวิ่งเส้นที่ 3)

โดยมีประมาณการวงเงินลงทุนในเบื้องต้นของงานในลำดับที่ 1 และ 2 เป็นเงิน 9,133.520 บาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%)
ระยะเวลา ดำเนินการประมาณ 44 เดือน

6. การคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ

6.1 การให้บริการการจราจรทางอากาศ

เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันการให้บริการการจราจรทางอากาศได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลก การระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 และการที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม. มาให้บริการที่ ทสภ. เพียงแห่งเดียว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นผลให้ในปีงบประมาณ 2552 ทสภ. มีปริมาณจราจรทางอากาศ ในรอบ 8 เดือน (ตุลาคม 2551 - พฤษภาคม 2552) ตามตารางที่ 1 - 1 ดังนี้

จำนวนเที่ยวบินรวม ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 9.6 โดยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงคิดเป็นร้อยละ 12.60 แต่เที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 0.29

จำนวนผู้โดยสารรวม ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 16.02 โดยจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศลดลงคิดเป็นร้อยละ 23.66 แต่ผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้นคิดเป็นร้อยละ 9.65

ปริมาณสินค้าเข้าออกรวม ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 28.11 จากปริมาณสินค้าที่ขนถ่ายระหว่างประเทศที่ลดลงร้อยละ 28.57 และสินค้าที่ขนถ่ายภายในประเทศลดลงร้อยละ 5.98

ตารางที่ 1 – 1

การให้บริการการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. (ต.ค.51-พ.ค.52)

ท่าอากาศยาน	ระหว่างประเทศ		ภายในประเทศ		รวม	
	จำนวน	%	จำนวน	%	จำนวน	%
จำนวนเที่ยวบินขึ้นลง (เที่ยวบิน) :						
ทสภ.+ทคม.	118,657	-12.80%	62,326	-22.21%	180,983	-16.29%
ทสภ.	117,666	-12.60%	40,951	0.29%	158,617	-9.60%
ทคม.	991	-31.8%	21,375	-45.6%	22,366	-45.4%
ทชม.	1,889	-31.28%	13,529	-15.11%	15,418	-17.49%
ทหญ.	119	-35.68%	5,638	-23.42%	5,757	-23.72%
ทกก.	11,659	-8.14%	13,087	-24.09%	24,746	-17.33%
ทชร.	23	109.09%	3,427	-33.47%	3,450	-33.17%
รวม 6 แห่ง	132,347	-12.80%	98,007	-22.1%	230,354	-17.00%
จำนวนผู้โดยสาร (คน) :						
ทสภ.+ทคม.	18,189,231	23.65%	7,661,989	-17.41%	26,397,220	-20.26%
ทสภ.	18,171,928	-23.66%	5,426,842	9.65%	24,144,770	-16.02%
ทคม.	17,303	-22.20%	2,235,147	-48.36%	2,252,450	-48.23
ทชม.	172,712	-33.69%	1,752,580	-16.98%	1,952,292	-18.82%
ทหญ.	13,076	-33.63%	809,665	-7.84%	822,741	-8.40%
ทกก.	1,644,152	-10.62%	2,163,434	-16.07%	3,807,586	-13.80%
ทชร.	226	6.1%	424,060	-28.35%	424,286	28.34%
รวม 6 แห่ง	20,565,397	-20.74%	12,811,728	-17.50%	33,377,125	-19.53%
ปริมาณสินค้าเข้าออก (ตัน) :						
ทสภ.+ทคม.	612,409	-28.58%	30,990	-15.74%	643,399	-28.05%
ทสภ.	612,312	-28.57%	16,715	-5.98%	629,027	-28.11%
ทคม.	97	-69.3%	14,275	-24.88%	14,372	-25.6%
ทชม.	331	1.22%	11,192	-24.72%	11,523	-21.17%
ทหญ.	8	0.00%	7,130	4.56%	7,138	4.56%
ทกก.	4,933	-3.35%	8,416	-17.16%	13,349	-12.54%
ทชร.	0	0.00%	1,512	-17.60%	1,512	-17.60%
รวม 6 แห่ง	617,681	-28.42%	59,240	-15.44%	676,921	-27.45%

ที่มา : ส่วนข้อมูลการขนส่งทางอากาศ ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร

6.2 สมมติฐานการพยากรณ์ จำนวนผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำการพยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศของกรุงเทพมหานครไว้จนถึงปี พ.ศ.2572 โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจส่งผลถึงแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ และ สถิติข้อมูลการจราจรทางอากาศในอดีตจนถึงปี พ.ศ.2551 เป็นฐานในการพยากรณ์ภายใต้สมมติฐานที่จะเปิดให้บริการ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทคม. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศบางส่วน (สายการบินนกแอร์ และวันทูโก) ส่วน ทสภ. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศ และ สายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการแบบประจำทั้งหมด

สำหรับผลการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศประเภทต่างๆ โดยสรุปการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินในช่วง 21 ปีข้างหน้าของกรุงเทพมหานคร จะเป็นไปตามตารางที่ 1 – 2 และ ตารางที่ 1 – 3

ตารางที่ 1 - 2

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของกรุงเทพมหานคร

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	31,633	12,014	43,646	
2552	30,022	12,399	42,421	-2.8%
2553	32,875	12,715	45,590	7.5%
2554	35,769	13,611	49,380	8.3%
2555	38,663	14,482	53,145	7.6%
2556	41,652	15,260	56,912	7.1%
2557	44,392	16,044	60,436	6.2%
2558	47,180	16,865	64,045	6.0%
2559	49,967	17,679	67,646	5.6%
2560	52,714	18,519	71,233	5.3%
2561	55,373	19,363	74,736	4.9%
2562	58,067	20,225	78,292	4.8%
2563	60,876	21,110	81,986	4.7%
2564	63,623	22,016	85,639	4.5%
2565	66,464	22,883	89,347	4.3%
2566	69,369	23,721	93,090	4.2%
2567	72,316	24,527	96,843	4.0%
2568	75,305	25,303	100,608	3.9%
2569	78,265	26,024	104,289	3.7%
2570	81,209	26,708	107,917	3.5%
2571	83,967	27,342	111,309	3.1%
2572	86,621	27,921	114,542	2.9%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* 2551 : ข้อมูลจริง

2552 : เป็นข้อมูลจริงตั้งแต่ ม.ค.51-ก.ย.52 สำหรับ ต.ค.52-ธ.ค.52 เป็นการประมาณการ

2553-2572 : เป็นข้อมูลคาดการณ์

ตารางที่ 1 - 3

การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบินของกรุงเทพมหานคร

(หน่วย : เที่ยวบิน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	191,084	103,568	294,652	
2552	183,299	101,189	284,488	-3.4%
2553	195,682	104,976	300,658	5.7%
2554	210,895	112,371	323,266	7.5%
2555	225,592	119,616	345,208	6.8%
2556	240,642	126,003	366,645	6.2%
2557	253,953	132,427	386,380	5.4%
2558	267,389	139,119	406,508	5.2%
2559	280,647	145,801	426,448	4.9%
2560	293,533	152,557	446,090	4.6%
2561	305,854	159,338	465,192	4.3%
2562	318,265	166,125	484,390	4.1%
2563	331,126	173,008	504,134	4.1%
2564	343,489	179,969	523,458	3.8%
2565	356,221	186,580	542,801	3.7%
2566	369,048	192,874	561,922	3.5%
2567	381,997	198,843	580,840	3.4%
2568	395,071	204,540	599,611	3.2%
2569	407,788	209,724	617,512	3.0%
2570	420,368	214,598	634,966	2.8%
2571	431,830	218,934	650,764	2.5%
2572	442,704	222,725	665,429	2.3%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* 2551 : ข้อมูลจริง

2552 : เป็นข้อมูลจริงตั้งแต่ ม.ค.51-ก.ย.52 สำหรับ ต.ค.52-ธ.ค.52 เป็นการประมาณการ

2553-2572 : เป็นข้อมูลคาดการณ์

7. การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จากท่าอากาศยานดอนเมือง กลับไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

● เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2552 ในการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 7/2552 เรื่อง การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) จาก ทคม. กลับไปให้บริการที่ ทสภ. โดยที่ประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ มีมติดังนี้ (เอกสารแนบ 10 ท้ายส่วนที่ 1)

1. รับทราบการปรับเที่ยวบินภายในประเทศกลับมาให้บริการที่ ทสภ. ซึ่งเป็นการตัดสินใจเชิงธุรกิจของ บกท.

2. มอบหมายให้ คค. จัดทำข้อมูลวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาการจัดการจราจรทางอากาศ ปัญหาการบริหารจัดการของสายการบิน และโอกาสในการสร้างเครือข่ายเส้นทางบิน รวมทั้งเปรียบเทียบการกำหนดนโยบายให้ ทสภ. เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคทั้งในด้านความคุ้มค่า ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ข้อดี ข้อเสีย รวมทั้งการขยายขีดความสามารถของ ทสภ. ในระยะต่อไป

● เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 บกท. ได้ทำการย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. กลับไปให้บริการที่ ทสภ.

8. การศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

ตามที่ คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ส่วน ทคม. จะใช้เป็นส่วนสำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินหรือใช้สำหรับเครื่องเช่าเหมาลำ ประกอบกับมติที่ประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมี รวค. เป็นประธาน ได้มีมติให้ส่งเรื่องโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง ประกอบกับในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 5/2552 เมื่อวันที่ 26 มีนาคม 2552 คณะกรรมการ ทอท. มีมติรับทราบแนวทางการศึกษาการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. ในเบื้องต้นแล้วนั้น

ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงโครงการฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่างๆ ที่อาจส่งผลถึงแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศและใช้สถิติข้อมูลการจราจรทางอากาศในอดีตจนถึงปี พ.ศ.2551 เป็นฐานในการพยากรณ์ภายใต้สมมติฐานที่จะเปิดให้บริการ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทคม. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศแบบ point to point บางส่วน (สายการบินนกแอร์ และ วันทูโก) และเที่ยวบินแบบไม่ประจำ (Non Schedule Flight) ส่วน ทสภ. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการแบบประจำ (Schedule Flight) ทั้งหมด

8.1 การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จากท่าอากาศยานดอนเมือง กลับไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตามที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ได้ทำการย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม. กลับไปให้บริการที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 ซึ่งเป็น การตัดสินใจเชิงธุรกิจของ บกท. (โดยที่สายการบิน Nok Air และ One-Two-Go ยังคงให้บริการที่ ทดม.) การย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศของ บกท. ดังกล่าว ส่งผลต่อปริมาณการจราจรทางอากาศของ ทสภ. และ ทดม. ดังนี้

8.1.1 อัตราการเติบโตปริมาณจราจรทางอากาศในภาพรวม

ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2550 ถึงเดือนมีนาคม 2552 ทดม. ให้บริการ 3 สายการบินภายในประเทศ ได้แก่ Thai Airways International, Nok Air และ One-Two-Go จากนั้นเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา สายการบินไทยได้ย้ายการให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศกลับไปให้บริการ ณ ทสภ. โดยมีปริมาณการจราจรทางอากาศในภาพรวมของกรุงเทพมหานคร ดังปรากฏในตารางที่ 1 - 4

ตารางที่ 1 - 4

ปริมาณจราจรทางอากาศภายในประเทศช่วงเดือน ม.ค. - พ.ค.52 ของกรุงเทพมหานคร

	เที่ยวบินในประเทศ				ผู้โดยสารในประเทศ			
	ทสภ.	ทดม.	รวม 2 ท่า	%	ทสภ.	ทดม.	รวม 2 ท่า	%
ม.ค.52	5,279	3,387	8,666	-18.2%	729,510	369,415	1,098,925	-12.6%
ก.พ.52	4,697	2,756	7,453	-24.2%	652,868	323,307	976,175	-19.0%
มี.ค.52	5,308	3,145	8,453	-19.8%	734,130	355,240	1,089,370	-13.5%
เม.ย.52*	6,615	1,811	8,426	-14.1%	884,413	147,893	1,032,306	-10.2%
พ.ค.52	6,239	1,822	8,061	-17.1%	799,683	133,888	933,571	-7.7%
รวม 5 เดือน	28,138	12,921	41,059	-18.7%	3,800,604	1,329,743	5,130,347	-12.8%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* ตั้งแต่เดือนเมษายน 2552 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศไปให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

8.1.2 อัตราส่วนการแบ่งปริมาณจราจรทางอากาศระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

ปัจจุบันหลังจากที่ บกท. ได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม. ไปให้บริการ ณ ทสภ. ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา พบว่าอัตราส่วนปริมาณจราจรทางอากาศของ ทสภ. ต่อ ทดม. มีอัตราส่วน Market Share เป็น 93:7 จากเดิมที่ บกท.ยังให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ ณ ทดม. มีอัตราส่วน Market Share เป็น 85:15 ดังรายละเอียดในตารางที่ 1 - 5 และ 1- 6

ตารางที่ 1 - 5

ปริมาณจราจรทางอากาศของเดือนพฤษภาคม 2552
(บกท.ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. ไปให้บริการที่ ทสภ.แล้ว)

	ระหว่างประเทศ		ในประเทศ		รวม	
	จำนวน	Market Share%	จำนวน	Market Share%	จำนวน	Market Share%
เที่ยวบินขึ้นลง						
-ทสภ.	15,018	99%	6,239	77%	24,257	93%
-ทคม.	102	1%	1,822	23%	1,924	7%
จำนวนผู้โดยสาร						
-ทสภ.	2,117,383	99%	799,683	86%	2,917,066	96%
-ทคม.	1,152	1%	133,888	14%	135,040	4%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

ตารางที่ 1 - 6

ปริมาณจราจรทางอากาศของเดือนกุมภาพันธ์ 2552
(ก่อนที่ บกท.จะย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. ไปให้บริการที่ ทสภ.)

	ระหว่างประเทศ		ในประเทศ		รวม	
	จำนวน	Market Share%	จำนวน	Market Share%	จำนวน	Market Share%
เที่ยวบินขึ้นลง						
-ทสภ.	13,973	99%	4,697	63%	18,670	87%
-ทคม.	113	1%	2,756	37%	2,869	13%
จำนวนผู้โดยสาร						
-ทสภ.	2,384,229	99%	692,868	67%	3,037,097	90%
-ทคม.	589	1%	323,307	33%	323,626	10%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

8.1.3 สมมติฐานการพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท. ได้จัดทำพยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศของ ทสภ. ไว้จนถึงปี พ.ศ.2572 โดยพิจารณาถึงผลกระทบต่าง ๆ ที่อาจส่งผลถึงแนวโน้มการขยายตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ และใช้สถิติข้อมูลการจราจรทางอากาศในอดีต จนถึงปี พ.ศ.2551 เป็นฐานในการพยากรณ์ภายใต้สมมติฐานที่จะเปิดให้บริการ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทคม. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศบางส่วน (สายการบินนกแอร์ และวันทูโก) ส่วน ทสภ. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการแบบประจำทั้งหมด

สำหรับผลการคาดหมายปริมาณการจราจรทางอากาศประเภทต่างๆโดยสรุปการคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินในช่วง 21 ปีข้างหน้า ของ ทสภ. จะเป็นไปตามตารางที่ 1 – 7 และ ตารางที่ 1 – 8 ส่วนการคาดการณ์จำนวนการขนถ่ายปริมาณสินค้าทางอากาศจะเป็นไปตามตารางที่ 1 – 9

ตารางที่ 1 - 7

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	31,608	6,996**	38,603	-6.3%
2552	30,000	10,099	40,099	3.9%
2553	32,850	10,890	43,740	9.1%
2554	35,741	11,563	47,304	8.1%
2555	38,633	12,190	50,823	7.4%
2556	41,619	12,735	54,354	6.9%
2557	44,355	13,270	57,625	6.0%
2558	47,140	13,824	60,964	5.8%
2559	49,923	14,345	64,268	5.4%
2560	52,665	14,891	67,556	5.1%
2561	55,319	15,421	70,740	4.7%
2562	58,008	15,970	73,978	4.6%
2563	60,811	16,533	77,344	4.6%
2564	63,552	17,109	80,661	4.3%
2565	66,386	17,639	84,025	4.2%
2566	69,283	18,141	87,424	4.0%
2567	72,221	18,611	90,832	3.9%
2568	75,201	19,043	94,244	3.8%
2569	78,150	19,428	97,578	3.5%
2570	81,083	19,767	100,850	3.4%
2571	83,828	20,083	103,911	3.0%
2572	86,468	20,368	106,836	2.8%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* 2551 : ข้อมูลจริง

2552 : เป็นข้อมูลจริงตั้งแต่ ม.ค.51-ก.ย.52 สำหรับ ค.ค.52-ธ.ค.52 เป็นการประมาณการ

2553-2572 : เป็นข้อมูลคาดการณ์

** สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ และวันทูโก ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ตารางที่ 1 - 8

การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : เที่ยวบิน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	188,706	57,013**	245,719	-6.1%
2552	181,825	72,794	254,619	3.6%
2553	194,013	78,280	272,293	6.9%
2554	209,065	82,988	292,053	7.3%
2555	223,585	87,352	310,937	6.5%
2556	238,442	91,116	329,558	6.0%
2557	251,541	94,796	346,337	5.1%
2558	264,744	98,601	363,345	4.9%
2559	277,748	102,158	379,906	4.6%
2560	290,354	105,883	396,237	4.3%
2561	302,368	109,482	411,850	3.9%
2562	314,443	113,206	427,649	3.8%
2563	326,936	117,016	443,952	3.8%
2564	338,894	120,907	459,801	3.6%
2565	351,183	124,462	475,645	3.4%
2566	363,524	127,808	491,332	3.3%
2567	375,940	130,919	506,859	3.2%
2568	388,429	133,753	522,182	3.0%
2569	400,505	136,250	536,755	2.8%
2570	412,382	138,416	550,798	2.6%
2571	423,073	140,415	563,488	2.3%
2572	433,102	142,192	575,294	2.1%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* 2551 : ข้อมูลจริง

2552 : เป็นข้อมูลจริงตั้งแต่ ม.ค.51-ก.ย.52 สำหรับ ต.ค.52-ธ.ค.52 เป็นการประมาณการ

2553-2572 : เป็นข้อมูลคาดการณ์

** สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ และวันทูโก ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ตารางที่ 1 – 9

การพยากรณ์จำนวนปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางอากาศของ ทสภ.

ปี พ.ศ.	ปริมาณสินค้า (ตัน)
2552	1,112,724
2553	1,275,015
2554	1,409,119
2555	1,533,320
2556	1,618,946
2557	1,708,136
2558	1,799,428
2559	1,893,400
2560	1,989,400
2561	2,089,018
2562	2,189,265
2563	2,292,379
2564	2,400,510
2565	2,506,274
2566	2,611,315
2567	2,716,380

8.2 โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ

ตามที่คณะกรรมการ ทอท. ได้รับทราบแนวทางการศึกษาการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. เมื่อคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 5/2552 เมื่อ 26 มีนาคม 2552 ประกอบกับเมื่อ ทอท. พิจารณาสถิติอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของผู้โดยสาร และการที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ย้ายฐานที่ขั้วบินภายในประเทศจาก ทคม. มาให้บริการที่ ทสภ. เพียงแห่งเดียว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 นั้น คาดว่า ทสภ.จะมีผู้โดยสารรวมในปี พ.ศ.2553 จำนวน 43.51 ล้านคน (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 34.13 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 9.38 ล้านคน) ซึ่งจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ และทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ.2553 เป็นต้นไป ประกอบกับโครงการพัฒนา ทสภ.ระยะต่อไปใช้ระยะเวลาประมาณ 7 ปี ดังนั้น เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดของอาคารผู้โดยสารหลัก และ เพิ่มขีดความสามารถรวมของ ทสภ. ทอท. จึงได้จัดทำ

โครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. ขึ้น เพื่อบรรเทาความแออัดในการให้บริการของอาคารผู้โดยสารหลักโดยการแยกผู้โดยสารภายในประเทศออกมาจากอาคารผู้โดยสารหลักและการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศพร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกและสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถรวมของ ทสภ. จาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 65 ล้านคนต่อปี โดยทำการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ซึ่งมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 20 ล้านคนต่อปี และดำเนินการปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหลักให้สามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 45 ล้านคนต่อปี

- **มติคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 12/2552**

ทอท.ได้นำเสนอโครงการออกแบบและก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) ในการประชุมครั้งที่ 12/2552 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2552 ซึ่งมีมติ ดังนี้

1. เห็นชอบเป็นโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) วงเงินรวม 9,133.520 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) ประกอบด้วย 2 กลุ่มงาน ดังนี้

1.1 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ประกอบด้วย

- 1.1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ
- 1.1.2 งานออกแบบและก่อสร้างระบบถนนเชื่อมต่อ
- 1.1.3 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารที่จอดรถ
- 1.1.4 งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

1.2 งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

2. เห็นชอบงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี 2553 เป็นเงิน 33.572 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) สำหรับงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการ ประจำปีงบประมาณ 2554-2556 ให้ ทอท.ตั้งงบประมาณรองรับต่อไป

3. ให้ฝ่ายบริหาร ทอท. เสนอโครงการ ฯ ตามข้อ 1 ต่อ สศช. และ ครม. โดยแยกเรื่องการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ออกจากโครงการ ฯ เนื่องจากยังติดปัญหาในเรื่องการพิจารณาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อม ทั้งนี้เพื่อให้ ทอท. สามารถก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองที่ ทสภ. ซึ่งอยู่ในโครงการพัฒนา ทสภ. ได้ก่อน เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีความคับคั่งเพิ่มขึ้น

4. อนึ่ง คณะกรรมการ ทอท.มีความเห็นเพิ่มเติมว่า เนื่องจากขณะนี้แนวความคิดเกี่ยวกับการพัฒนา ทสภ. และ ทดม. ยังไม่มีความชัดเจนว่าควรจะเป็น Single Airport หรือ Dual Airport ประกอบกับ ทอท.ได้เคยว่าจ้าง ICAO เพื่อศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. และ ทดม. ภายใต้แนวคิด Dual Airport ไว้แล้ว จึงขอให้ ทอท.พิจารณาว่าจ้าง ICAO ศึกษา ฯ ภายใต้แนวคิด Single Airport เพิ่มเติม เพื่อจะได้มีข้อมูลประกอบการพิจารณาชี้แจงต่อส่วนงานที่เกี่ยวข้องต่อไป

- เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2552 ทอท. เข้าหารือ สศช. เรื่องแนวทางการนำเสนอขอความเห็นชอบโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) วงเงินลงทุน 73,739.777 ล้านบาท (รวมสำรอง ราคาและ

ปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 ไม่รวมดอกเบี้ยจ่ายระหว่างการก่อสร้าง) ผลการหารือสรุปได้ว่าให้ ทอท. เสนอโครงการลงทุนในภาพรวมโดยไม่ต้องแยกงานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 และการชดเชยผลกระทบด้านเสียงฯ ออกจากโครงการฯ เพื่อให้เห็นภาพรวมของการลงทุน โดยในการพิจารณาให้ความเห็นประกอบการนำเสนอโครงการฯ ต่อ ครม. นั้น สศช. จะให้ความเห็นชอบในแนวทางเดียวกับที่เคยเสนอ ครม. เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 กล่าวคือ ให้ความเห็นชอบให้ดำเนินการในโครงการ พัฒนา ทสก. ในส่วนของกลุ่มงานอาคารอันได้แก่ (1) งานชดเชยผลกระทบด้านเสียง (2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน ประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (3) งานอาคารผู้โดยสาร (4) งานระบบสาธารณูปโภค และ (5) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ ทั้งนี้ จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 (Airfield Pavement) ให้ ทอท. จัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อน แล้วจึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

9. การทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) โดยจัดทำเป็น

โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559)

จากมติที่ประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ ซึ่งมี รวค. เป็นประธานที่ประชุม มีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้างต่อไป นั้น

เนื่องจากโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 ประกอบด้วยงานก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดย สศช. มีความเห็นว่า ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว จึงทำให้โครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และปัจจุบัน คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสก. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทคม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินหรือใช้สำหรับเครื่องบินเช่าเหมาลำ ประกอบกับ บกท. ได้ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. มาให้บริการที่ ทสก. เพียงแห่งเดียว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา ทอท. จึงได้พิจารณาแนวทางการพัฒนา ทสก. ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ทั้งในส่วนของสมมติฐานและข้อมูลการจราจรทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งสถานะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก ดังนั้นเพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในระหว่างที่โครงการพัฒนา ทสก. ระยะต่อไป ซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 7 ปี ทอท. ได้จัดทำโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2556) เพื่อบรรเทาความแออัดของอาคารผู้โดยสารหลัก และเพิ่มขีดความสามารถรวมของ ทสก. จาก 45 ล้านคนต่อปี

เป็น 65 ล้านคนต่อปี โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการนำเสนอ คค. และ สศช. พิจารณาให้เห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี

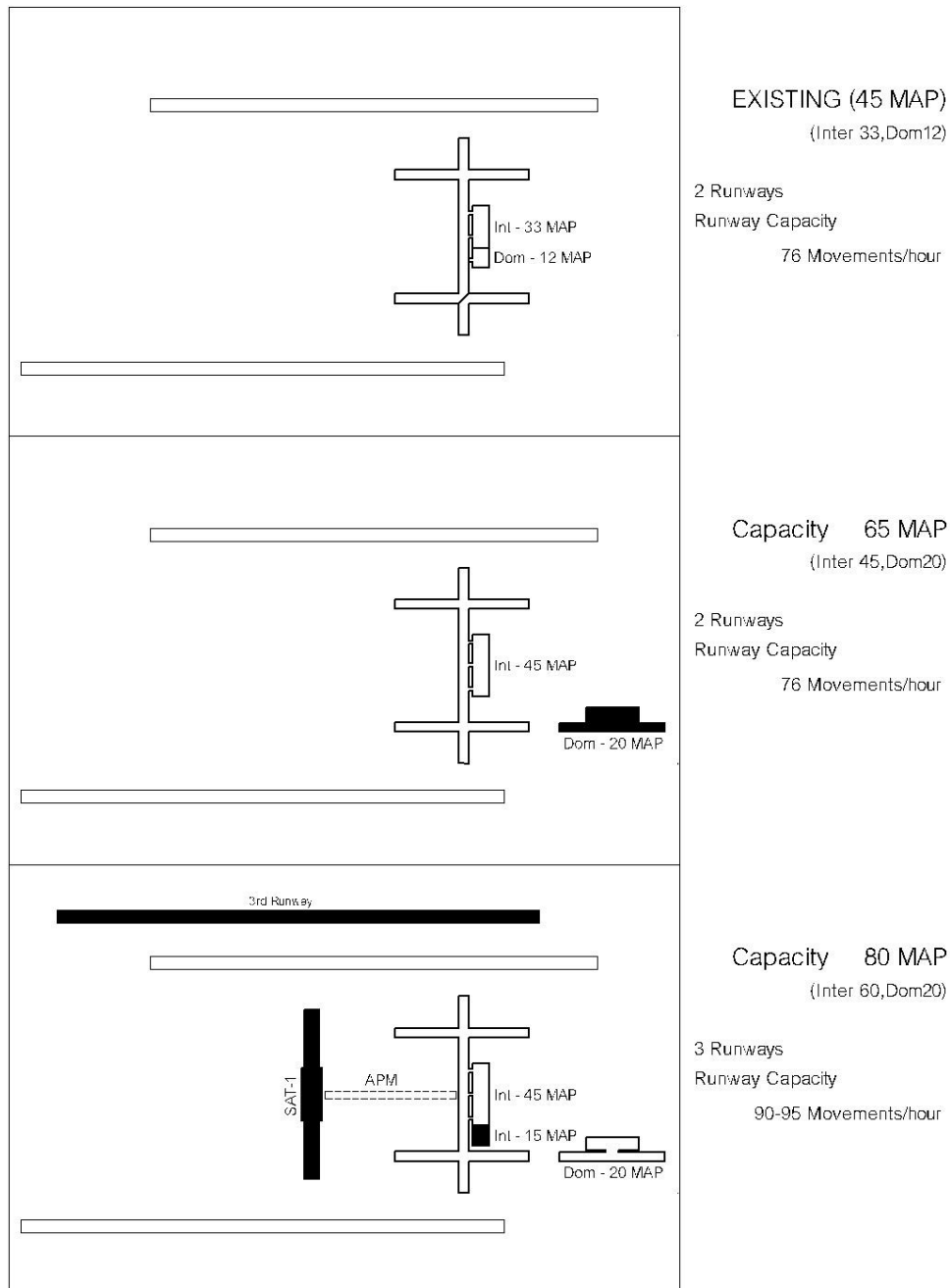
อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) สามารถบรรเทาความคับคั่งในการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ. ได้เพียงชั่วระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น เนื่องจากคาดว่าในปี พ.ศ.2557 ทสภ. จะมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 46.24 ล้านคน ซึ่งจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศของอาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้ ทสภ. เริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ.2557 เป็นต้นไปนั้น

ทอท. ได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) ที่ ทอท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการ ฯ ต่อ คค. และ สศช. แล้วเมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551 นั้น โดยการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับแนวนโยบาย สภาพปัจจุบัน และแนวโน้มปริมาณการจราจรทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดย ทอท. ได้จัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสภ. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 80 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 60 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 20 ล้านคนต่อปี) ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ.2562 โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 7 ปี วงเงิน 73,739.777 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง) ประกอบด้วย

1. การชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการพัฒนา ทสภ.
2. งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
3. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
 - 3.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่ง
4. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร
 - 4.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
 - 4.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศ
5. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
6. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

โดยสามารถแสดงลำดับการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อเพิ่มขีดความสามารถจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 80 ล้านคนต่อปี ได้ตามรูปภาพที่ 1-1

รูปภาพที่ 1-1 ผังแสดงโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



โดยในคราวประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 14/2552 เมื่อวันที่ 8 ธันวาคม 2552 ที่ประชุมมีมติ ดังนี้

1) เห็นชอบโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) วงเงินลงทุนรวม 76,504.577 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7 และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง จำนวน 2,764.800 ล้านบาท)

- 2) เห็นชอบงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี 2553 เพิ่มเติม จำนวน 31.045 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่ม ร้อยละ 7)
- 3) เห็นชอบให้ ทอท. ตั้งงบประมาณลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการประจำปี 2554-2559 รองรับต่อไป

โดย ทอท. ได้มีหนังสือที่ 10109/2552 ลงวันที่ 16 ธันวาคม 2552 เสนอโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) (งบประมาณประจำปี 2553 เพิ่มเติม ครั้งที่ 5) ถึง คค. และ สชช. เพื่อพิจารณาให้ความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไป

10. การทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยจัดทำเป็น

โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559)

เมื่อวันที่ 9 กุมภาพันธ์ 2553 สชช. ได้มีหนังสือด่วนที่สุดที่ นร 1115/ว 0551 ถึง คค. เพื่อส่งสำเนาหนังสือที่ สชช. ได้จัดส่งให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี และ คค. เพื่อแจ้งความเห็นของคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ในคราวพิจารณาโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของ ทอท. เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 ทั้งนี้เพื่อให้ทราบความเห็นของคณะกรรมการ ฯ ดังกล่าวอีกครั้งหนึ่ง (เอกสารแนบ 11 ท้ายส่วนที่ 1)

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2553 คณะกรรมการ ทอท. ได้ให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ปรับแผนงานในโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยตัดงานก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 งานขุดเซพผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางวิ่งเส้นที่ 3 และปรับราคางานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับงานที่มีการปรับลด โดยให้ ทอท. จัดทำรายละเอียดของโครงการ ฯ ที่ปรับแผนเรียบร้อยแล้วเสนอ คค. พิจารณา และรายงานให้คณะกรรมการ ทอท. ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

ทอท. ได้ดำเนินการตามมติคณะกรรมการ ทอท. โดยได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) ที่ ทอท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการ ฯ ต่อ คค. และ สชช. เมื่อวันที่ 16 ธันวาคม 2552 แล้วนั้น ซึ่งเป็นการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับแนวนโยบายของ ทอท. โดย ทอท. ได้จัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสก. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารในอาคารผู้โดยสารมากขึ้น โดยมีระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี วงเงิน 60,741.614 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% ไม่รวมดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง) ประกอบด้วย

1. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

- 1.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
- 1.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่ง

ผู้โดยสาร (APM)

2. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร
 - 2.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
 - 2.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศ

ตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

3. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
4. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

ตารางที่ 3.1 - 1

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
1. ทรัพยากรธรรมชาติและดิน	- ดูแลรักษาพืชคลุมดินในท่าอากาศยานฯ - งดการสูบน้ำบาดาล	- โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ เคทีที่มี หน้าที่ปลูกบริเวณคันดินส่วนใหญ่ จะถูกแทนที่ด้วยหญ้า ซึ่งมีควมทนทานกว่า นอกจากนี้ ยังพบว่าผู้เฝ้าการเฝ้าคอย เนื่องจากสภาพอากาศที่ร้อน (ดูภาพค่าที่ 3.1 - 1 ประกอบ) - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ โดยท่าอากาศยานฯ มีได้ใช้น้ำจากน้ำบาดาลแต่อย่างใด	
2. อากาศวิทยา	- ขุดลอกคลองภายในท่าอากาศยานฯ และรักษาระดับน้ำในบ่อน้ำให้มีระดับต่ำโดยการสูบน้ำออกจากพื้นที่โครงการไม่เกิน 12 ลบ.ม./วินาที - ขุดลอกคลองหนองแม่และคลองลาดกระบัง ให้มีความลึก -; เมตร และ -1.50 เมตร รทก. ตามลำดับ และติดตั้งเครื่องสูบน้ำในคลองทั้งสอง รวมทั้งขุดลอกคลองห้วยตรงแม่น้ำเสมอ - สนองรับ โครงการตามพระราชดำริขุดลอกคลองจะอยู่หัว ในเหตุการณ์น้ำท่วมปี พ.ศ. 2538 และสนับสนุนโครงการสูบน้ำของกรมชลประทาน	- โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ 4 โดยการระบบน้ำออกจากพื้นที่โครงการ โรงสูบน้ำฝั่งตะวันออกในวันที่ 1 - 30 เมษายน 2552 มีอัตราการสูบน้ำเฉลี่ย 0.02 ลบ.ม./วินาที ส่วนโรงสูบน้ำฝั่งตะวันตกในวันที่ 1 - 30 เมษายน 2552 มีอัตราการสูบน้ำเฉลี่ย 0.02 ลบ.ม./วินาที (ดูภาพค่าที่ 1 ประกอบ) - โครงการ ได้ทำการขุดลอกคลองทั้งสองให้มีความลึก 3 เมตร เพื่อความสะดวกในการไหลของน้ำ โดยมีแผนการขุดลอกคลองตลอดทุก 2 ปี หากเกิดการตื้นเขิน จะดำเนินการขุดลอกคลอง และนำดินที่ได้จากการขุดลอกมาเสริมคันดินป้องกันน้ำท่วมต่อไป - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ 4 โดยการชลประทาน ได้ดำเนินการพัฒนาระบบระบบน้ำบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น โดยก่อสร้างคลองระบบน้ำสายใหม่ ตั้งแต่ช่วงคลองลำโรง (ถนนบางนา-ตราด) ถึงชายทะเล เพื่อระบายน้ำโดยตรงจากคลองลำโรงไปยังชายทะเล และเร่งการระบายน้ำด้วยการสูบน้ำออกในปริมาณ 100 ลบ.ม./วินาที โดยจะดำเนินการก่อสร้าง 1) คลองระบายน้ำ (เป็นคลองดินรูปสี่เหลี่ยมคางหมู) 2) ถนนบนคันคลองขนาด 11 เมตร ทั้งสองฝั่งถนน เชื่อมจากถนนสุขุมวิท ไปถึงถนนบางนา - ตราด 3) อาคารระหานน้ำ (Flume) ยกระดับ และอาคารรับน้ำจากสถานีสูบน้ำ โดยยกระดับให้ไหลไปตามสะพานน้ำด้วยอัตราการไหล 100 ลบ.ม./วินาที ลดชั้นคลองชายทะเลและถนนสุขุมวิท 4) สะพานรถยนต์ 5) อาคารรับน้ำคลองลำโรง เป็นอาคารเชื่อมทางน้ำจากคลองลำโรงกับคลองสายใหม่ 6) สถานีสูบน้ำและเครื่องสูบน้ำพร้อมอาคารประกอบ 7) อาคารระบายน้ำด้านข้างคลองระบายน้ำ	

ตารางที่ 3.1 - 1

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
		8) สถานีไฟฟ้าบ่อ 9) ระบบควบคุมระยะไกล (ระบบควบคุมการเปิด-ปิดบานประตูระบายน้ำ) 10) ระบบโทรมาตรอุทกวิทยา โดยปัจจุบันความคืบหน้าในการก่อสร้างทั้งหมดคิดเป็นร้อยละ 68.4 จากงานทั้งหมด (ข้อมูล ณ วันที่ 12 มกราคม 2552)	
3. คุณภาพน้ำผิวดิน	- จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น สำหรับน้ำเสียจากโรงซ่อมเครื่องบิน อาคาร โกศนาการ และอาคารเก็บน้ำมัน - จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น สำหรับน้ำเสียจากโรงซ่อมเครื่องบิน อาคาร โกศนาการ และอาคารเก็บน้ำมัน	- โครงการ ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นทำหน้าที่บำบัดน้ำเสียก่อนรวบรวมสู่ระบบบำบัดน้ำเสียรวมต่อไป โดยติดตั้งอยู่ที่ 1) ฝ่ายช่างของบริษัทรถ การบิน ไทย จำกัด (มหาชน) 2) ฝ่ายตรวจการบิน ของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) 3) LSG Sky Chefs 4) Bangkok Air Catering สำหรับอาคารที่มีปริมาณน้ำเสียไม่มาก โครงการ ได้กำหนดให้ผู้ประกอบการจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น ซึ่งผู้ประกอบการ ได้จัดให้มี Oil Separator ติดตั้งอยู่ที่ (1) BAFS (Bangkok Aviation Fuel Services) (2) ASIG (Aircraft Service International Group) (3) BFS (Bangkok Flight Services) โครงการ ได้จัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียรวมจำนวน 1 แห่ง แบ่งเป็นเฟสที่ 1 และ 2 ตั้งอยู่บริเวณทิศตะวันออกของโครงการ โดยทำหน้าที่บำบัดน้ำเสียที่เกิดขึ้นภายในท่าอากาศยาน ฯ ทั้งหมด ซึ่งปัจจุบัน โครงการ ได้เดินระบบในเฟสที่ 1 และ 2 โดยสามารถรองรับน้ำเสีย ได้แต่ละประมาณ 9,000 ลบ.ม./วัน รวมเป็นความสามารถในการรองรับน้ำเสีย 18,000 ลบ.ม./วัน โดยในช่วงเดือนเมษายน (1 - 30 เม.ย.52) มีปริมาณน้ำเสียเข้าสู่ระบบเฉลี่ย 6,429 ลบ.ม./วัน - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ โดยติดตั้งที่อยู่อาคารที่อยู่ห่างออกไป เช่น สำนักงานโครงการ และสถานีตำรวจภูธรราชเทเว - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ โดยวันที่ 1 - 30 เมษายน 2552 โครงการ จ่ายน้ำเข้าสู่ระบบบำบัดน้ำเสีย ในปริมาณเฉลี่ย 2,565 ลบ.ม./วัน โดยส่งจ่ายไปยังระบบบำบัดน้ำเสียในบริเวณอาคารสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AOB) ลานหยุดยานบริเวณใต้ทางยกระดับ (ถนนเชื่อมทางด่วนสายกรุงเทพ-ชลบุรี) สนามหญ้าบริเวณ	

ตารางที่ 3.1 - 1

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (พฤษภาคม 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียทั้งหมดให้อยู่ในคุณภาพน้ำทิ้งก่อนระบายลงสู่คลองรังกษาระดับน้ำภายใน	โรงแรม Novotel สุวรรณภูมิ และคันไม้บริเวณทางเข้าโครงการฝั่งตะวันออก น้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียรวมมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐานคุณภาพน้ำทิ้ง ดังแสดงผลตรวจวัดในหัวข้อที่ 3.2.3	
4. เสียง	1) มาตรการควบคุมเสียงภาคพื้นดินจากภายในสนามบิน - สร้าง Hush House เพื่อลดเสียงจากการทดสอบเครื่องยนต์ - สร้างกำแพงกั้นเสียงบริเวณที่มีการทดสอบเครื่องยนต์ ทดสอบเครื่องยนต์ในเวลากลางวัน วางแผนการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม เพื่อจัดการเสียงเวลา การแก้ไขที่ให้เกิดเสียงรบกวน	โครงการอยู่ระหว่างการดำเนินการตามมาตรการฯ โดยมีแผนที่จะก่อสร้าง Ground Run-Up Enclosure (GRE) เพื่อให้อากาศยานสามารถเข้าไปทดสอบเครื่องยนต์ได้ในบริเวณดังกล่าว ซึ่งอยู่ภายใต้การดำเนินงานของฝ่ายวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม โดยได้กำหนดทางเลือกที่ 1 ในการก่อสร้าง GRE ปี 2 จุด คือ 1) ก่อสร้างและติดตั้งบริเวณ Compass Calibration Pad บริเวณหน้า Hangar ของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งปัจจุบันได้ทำการปูผิวทางไว้เรียบร้อยแล้ว (บริเวณลานทดสอบเครื่องยนต์ในปัจจุบัน) 2) ก่อสร้างและติดตั้งบริเวณ Isolate Pad ใกล้กับหัวทางวิ่ง OIR ซึ่งปัจจุบันได้ทำการปรับปรุงคุณภาพดินไปแล้วบางส่วน อย่างไรก็ตาม ปัจจุบันอยู่ระหว่างการพิจารณาของงบประมาณ ประกอบกับการพิจารณาความเหมาะสมของตำแหน่งที่ตั้ง GRE ซึ่งจะต้องทำการหารือกับหน่วยงานนอกที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินแห่งประเทศไทย จำกัด และกรมการขนส่งทางอากาศ โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ โดยกำหนดให้สามารถทดสอบได้ในช่วงเวลากลางวัน (07.00-22.00 น.) เท่านั้น (ภาคผนวกที่ 2) เนื่องจากในการบินขึ้น-ลง ของเครื่องบินนั้น จะต้องสวนกับทิศทางลมเสมอ ดังนั้น ในการวางแผนการจราจรทางอากาศ จะจัดตามทิศทางลม และฤดูกาล โดยดูข้อมูลลมส่วนใหญ่จะมาจากทิศใต้ ดังนั้น บริษัท การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้กำหนดให้เครื่องบินขึ้นจากทางวิ่ง 19L เป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 80 และขึ้นจากทางวิ่ง 19R ร้อยละ 20 สำหรับการบินเครื่องลงจอดนั้นจะใช้ทางวิ่ง 19R เป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 80 และใช้ทางวิ่ง 19L ร้อยละ 20 สำหรับจุดหมายปลายทางส่วนใหญ่จะมาจากทางวิ่งด้านทิศเหนือ ดังนั้น บริษัท การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้กำหนดให้เครื่องบินขึ้นเครื่องซึ่งจากทางวิ่ง OIL เป็นหลัก คิดเป็นร้อยละ 80 และขึ้นจากทางวิ่ง OIR ร้อยละ 20 ส่วนการนำเครื่องลงจอดนั้นจะใช้ทางวิ่ง OIR เป็นหลัก	ในการจัดการจราจรทางอากาศนั้น กำหนดให้ใช้สัดส่วนทางวิ่งเป็น 80:20 โดยในการดำเนินงานจริงไม่สามารถดำเนินการได้ทั้งหมด เนื่องจาก บริษัท การบินแห่งประเทศไทย จำกัด ได้พิจารณาถึงความปลอดภัยเป็นหลัก ดังนั้น ในการจัดการจราจรทางวิ่ง จึงไม่สามารถกำหนดให้เป็น 80:20 ได้ แต่ทั้งนี้ก็จะจัดให้มีสัดส่วนใกล้เคียงกับข้อกำหนดมากที่สุด โดยจะพิจารณาจากทิศทางลมที่มีผลต่อการขึ้น-ลง หรือความใกล้เคียง-ไกล มาพิจารณา เพื่อใช้ทางวิ่งให้คุ้มค่าที่สุด อีกทั้ง ในบางช่วงเวลามีการปิดซ่อมทางวิ่ง จึงไม่สามารถดำเนินการได้ตามมติดังกล่าว

ตารางที่ 3.1 - 1
ผลการปฏิบัติตามมาตรการผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
2) ลดระดับเสียง ณ จุดที่ได้รับเสียงรบกวน	- ผู้ปฏิบัติงานในบริเวณ Airside ต้องใช้เครื่องป้องกันอันตรายต่อหู เช่น Ear Plugs และ Ear Muffs ตลอดระยะเวลาที่ปฏิบัติงาน - อาสาสมัครทำงานในเขตท่าอากาศยานฯ ต้องมีกำหนดและประจักษ์ร่วมกันรวมทั้งจัดตั้งระบบปรับอากาศ เพื่อป้องกันเสียงรบกวน - บพข. ต้องสนับสนุนป้องกันเสียงแก่สถานที่ที่ต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น สถานีการศึกษา โรงพยาบาล ศาสนสถาน สถานีอนามัย/สถานพยาบาลและสถานที่ราชการ เป็นต้น	- โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยมีอาคารที่ต้องทำการชดเชยจำนวน 16 อาคาร แบ่งเป็นอาคารที่ต้องจ่ายเงินชดเชย จำนวน 12 อาคาร และอาคารที่ประสงค์ให้พอเหมาะเข้าไปปรับปรุอาคารจำนวน 4 อาคาร รวมเป็นจำนวนเงินทั้งสิ้น 179.1 ล้านบาท	คิดเป็นร้อยละ 80 และใช้ทางวิ่ง OIL ร้อยละ 20 นอกจากนี้ ในการที่ซื้ออากาศยานจรวดเครื่องบิน เพื่อนำเครื่องบินเข้าสู่ทางวิ่งสำหรับขึ้น และการนำเครื่องบินเข้าสู่จุดจอด จะพิจารณาใช้เส้นทางที่สั้นที่สุด เพื่อเป็นการลดผลกระทบจากการแกว่งโยกให้เกิดขึ้นที่สุด อีกทั้งยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน เช่น ลดปริมาณการใช้น้ำมัน และยังเป็นการช่วยลดการปล่อยสารมลพิษอีกด้วย
3) วางแผนการใช้ที่ดิน	- จัดตั้งคณะกรรมการกำกับดูแลการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นไปตามแผนการใช้ที่ดินโดยรวมท่าอากาศยานฯ	- โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ (รายละเอียดดังแสดงในหัวข้อที่ 7)	
4) มาตรการด้านการจัดการ	- เพิ่มการใช้ทางวิ่งที่ให้ผลกระทบน้อยที่สุด - จำกัดการใช้เครื่องบินเสียงดัง โดยเก็บค่าธรรมเนียมหรืออื่น ๆ	- โครงการ ได้จัดสรรให้ใช้ทางวิ่งด้านทิศเหนือของฝั่งตะวันออกมทอขึ้นสำหรับการบินลง โดยมีสัดส่วนการใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันตก : ฝั่งตะวันออกคิดเป็นร้อยละ 80 : 20 ตามมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 29 พฤษภาคม พ.ศ. 2550 - โครงการ ยังไม่ได้กำหนดการจัดเก็บค่าธรรมเนียม อย่างไรก็ตาม ถึงแม้เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี วันที่ 21 พ.ย. 49 โครงการและกรมขนส่งทางอากาศได้จัดการใช้เครื่องบินเสียงดัง โดยได้กำหนดให้เครื่องบินที่จะทำการบินในพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ต้องมีระดับเสียงไม่เกินที่กำหนดไว้ในข้อที่ 3 (Chapter 3) ของภาคผนวก 16 ของอนุสัญญาว่าด้วย	

ตารางที่ 3.1-1
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	- กำหนดให้สายการบินที่ใช้สนามบินปฏิบัติ ตามวิธีการบินและการขึ้น - ลง ที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่ำที่สุด - กำหนดให้นักบินปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ในการบินและร่อนเครื่องลงตามที่ ICAO กำหนดไว้ อย่างเคร่งครัด - ประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินการของท่าอากาศยานฯ และรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป	การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) ซึ่งประกาศใน Aeronautical Information Circular (AIC) เพื่อให้สายการบินต่าง ๆ ยึดถือปฏิบัติ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ ดังมี ● กำหนดวิธีขึ้นแบบ NADP (Noise Abatement Departure Procedure Type I) ● กำหนดวิธีการร่อนลงของเครื่องบินให้เป็นแบบ Profile Descent โดยเริ่มที่จะลดความเร็วลง 4,000 ฟุต และชะลอการลงสู่พื้น เพื่อลดระดับเสียงที่จะกระทบต่อชุมชน ● ปรับปรุงเส้นทางบิน โดยเลือกให้เส้นทางที่มีผลกระทบต่อน้อยที่สุด ● ควบคุมนักบินให้บินตามเส้นทางที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยฝ่ายกิจการพิเศษของ ทสก. ได้จัดกิจกรรมพบปะชุมชนเป็นประจำทุกเดือน นอกจากนี้ โครงการ ได้จัดทำเว็บไซต์ www.envi-suvamabhumit.com และจัดตั้งศูนย์ประสานงานการแก้ไขปัญหาผลกระทบสิ่งแวดล้อม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับการประชาสัมพันธ์ คัดค้านข่าวสารและแก้ไขปัญหาด้านสิ่งแวดล้อม	
5. นิเวศวิทยาบนบก	- รักษาระดับความสูงของหญ้าให้อยู่ประมาณ 8 เซนติเมตร - ตัดต้นไม้และพุ่มไม้ในรัศมี 180 เมตร จากแนวทางวิ่งและทางขับ - ควบคุมพืชน้ำ วัชพืช แมลง และสัตว์ ใบพื้นที่ ท่าอากาศยานฯ - ทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของ ไล่เคื่อง แมลง และหนอน	- โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยการรักษาระดับความสูงของหญ้าในบริเวณ Airside - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยได้ดำเนินการกำจัดแมลงที่เป็นแหล่งอาหารของนกต่าง ๆ อย่างสม่ำเสมอ สำหรับการจัดพืชน้ำ และวัชพืชจะอยู่ในความรับผิดชอบของฝ่ายสวนบินและอาคาร ซึ่งได้จ้างห้างหุ้นส่วนจำกัด ยูอาร์ แอนด์ ทรีทรีม เป็นผู้ดำเนินการ โดยมีการดำเนินการเป็นประจำทุกเดือน นอกจากนี้ ฝ่ายสวนบินและอาคาร ได้ดำเนินการปรับสภาพพื้นที่ภายในท่าอากาศยานฯ ตลอดจนปลูกดอกและกำจัดวัชพืชบริเวณคลองรับน้ำภายในพื้นที่โครงการแล้ว - โครงการปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยกำจัดพืชน้ำ และแมลง ไล่เคื่อง หนอน และสัตว์ที่สามารถเป็นแหล่งอาหารของนก	

ตารางที่ 3.1 - I

ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (มกราคม 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
- ขยะอันตรายที่เป็นของแข็งและของเหลว ต้องถูกรวบรวมเพื่อนำไปกำจัดที่บริษัทที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้บำบัดของเสียอันตราย - ขยะติดเชื้อจากสถานพยาบาลในท่าอากาศยานฯ ต้องรวบรวมและนำไปพักไว้ในห้องที่จัดไว้ให้เพื่อกรงูงูพ่นตามคราบน้ำไปกำจัดต่อ - นำเสียหา โรงอาหารหรือจากโรงบำรุงรักษาเครื่องบิน จะได้นำไปบำบัดเบื้องต้นก่อนที่จะส่งไปยังโรงบำบัดน้ำเสียรวม	- โครงการได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 ซึ่งในขณะนั้นโครงการอยู่ระหว่างการขอรับการรับรองระบบคุณภาพ ISO 14001 - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดย SPS Consortium จะรวบรวมขยะอันตรายและนำไปกำจัดโดย บริษัท ไพรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทค โน โลยี (1999) จำกัด (มหาชน) ทุก 1 เดือน - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดย SPS Consortium นำมูลฝอยติดเชื้อเก็บไว้ที่ตู้กับมูลฝอยติดเชื้อ และจะถูกขนส่งเพื่อนำไปกำจัดทุก 1 เดือน โดยบริษัท ไพรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทค โน โลยี (1999) จำกัด (มหาชน) มูลฝอยติดเชื้อจะถูกกำจัดด้วยวิธีการเผาโดยหึ่งหุ้นส่วนจำกัด ไทยเอ็นไวรอนเม้นท์ ซิสเต็มส์ ซึ่งเป็นบริษัทที่ได้รับอนุญาตกำจัดมูลฝอยติดเชื้อ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ	2550 และได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 ซึ่งในขณะนั้นโครงการอยู่ระหว่างการขอรับการรับรองระบบคุณภาพ ISO 14001	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
- บกน.ต้องประชาสัมพันธ์กับพื้นที่และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียงให้ประชาชนทราบอย่างต่อเนื่อง - การชดเชย - พื้นที่ในเขต NEF > 40 ภายนอกท่าอากาศยานฯ - พื้นที่บริเวณ NEF > 40 จะเป็นอันตรายต่อสุขภาพของประชาชนที่อาศัยอยู่ ให้บท. เจริญที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง สถานศึกษา โรงพยาบาล ฯลฯ (ซึ่งสร้างก่อนปี 2544) ที่อยู่ในพื้นที่ กรณีเจ้าของที่ดินและสิ่งปลูกสร้างไม่ประสงค์จะขาย บทน. ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุอุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนที่อยู่ในพื้นที่ดังกล่าว ได้รับทราบข้อมูลเกี่ยวกับ	- โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยท่าอากาศยานฯ ได้มอบข้อมูลให้กับฝ่ายกิจการพิเศษ เพื่อดำเนินการประชาสัมพันธ์การตรวจวัดเสียงให้ชุมชนข้างเคียงทราบอย่างต่อเนื่อง สำหรับการดำเนินงานในเดือนมกราคม 2552 แสดงดังภาคผนวกที่ 3 - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการฯ โดยปัจจุบันอยู่ระหว่างการดำเนินการ	โครงการได้เปิดดำเนินการแล้วเมื่อปลายเดือนมีนาคม 2551 ซึ่งในขณะนั้นโครงการอยู่ระหว่างการขอรับการรับรองระบบคุณภาพ ISO 14001	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ

ตารางที่ 3.1-1
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
ผลกระทบที่จะได้รับ และบท. ต้องแจ้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการให้อนุญาตว่าพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงและไม่สามารถอยู่อาศัยได้ กรณีโรงงาน บท. ต้องสนับสนุนด้านค่าใช้จ่ายในการจัดซื้ออุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียง เช่น Ear plug ให้พนักงานพื้นที่ในเขต NEF 35 ถึง NEF 40 - จ่ายค่าชดเชยโดยการตรวจวัดระดับเสียงทุกเดือนหลังจากเริ่มดำเนินการ หากโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L90) เกิน 10 เดซิเบล (เอ) บท. ต้องดำเนินการจ่ายค่าชดเชยโดยเร็ว (จ่ายค่าชดเชยให้เฉพาะบ้านพักและอาคารที่สร้างก่อนปี 2544) - สสำรวจเพิ่มเติมเกี่ยวกับจำนวนและสภาพบ้านพักอาศัยและอาคารที่ตั้งอยู่ในเขต NEF 35 - 40 และจ่ายค่าชดเชยให้เฉพาะบ้านพักและอาคารที่ตั้งอยู่ก่อนปี 2544 - พื้นที่ในเขต NEF 30 ถึง NEF 35 - บ้านสนับสนุนในการป้องกันเสียง - แก่สถานที่ซึ่งต้องการความเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน โรงพยาบาล สถานศึกษา เป็นต้น - บท. พิจารณาให้การชดเชยในรูปแบบอื่น ๆ เช่น สร้างสวนสาธารณะ รวบรวมการปลูกต้นไม้ในวัด โรงเรียน	เนื่องจากโรงงาน ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลแก่พนักงานอยู่แล้ว คนที่กฎหมายกำหนด โครงการจึงไม่ได้จัดซื้ออุปกรณ์ลดผลกระทบด้านเสียงให้กับโรงงานเหล่านี้ ในแผนที่ NEF 30-40 มีจำนวนอาคารทั้งสิ้น 18,293 อาคาร โดยแบ่งเป็นตามมติ ครม.เมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 จำนวน 10,732 อาคาร และตามมติของ ทอท. 7,561 อาคาร อย่างไรก็ตาม ทอท.จะดำเนินการจ่ายเงินชดเชยให้กับผู้ที่ได้รับผลกระทบที่ก่อสร้างอาคารก่อนปี 2544 ดังนั้น จึงมีอาคารที่ต้องทำการชดเชยทั้งสิ้นจำนวน 15,283 อาคาร ซึ่งได้ดำเนินการไปแล้วจำนวน 1,000 อาคาร โดยมีรายละเอียดดังนี้ 1) ทอท. ได้จัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาในการตรวจวัดระดับเสียงรบกวนและประเมินราคาเพื่อปรับปรุงสิ่งปลูกสร้าง จำนวน 1,000 อาคาร ทางด้านที่ดินเหนือและทิศใต้ของท่าอากาศยาน ฯ ซึ่ง ได้ดำเนินการสำรวจแล้วเสร็จเมื่อเดือนกันยายน 2551 โดย ทอท. ได้แจ้งให้เจ้าของกรรมสิทธิ์รับทราบแล้ว และได้เริ่มจ่ายเงินชดเชยเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2552 หลังจากได้รับการอนุมัติงบประมาณจาก ครม. 2) สำหรับอาคารในส่วนที่เหลือจำนวน 14,283 อาคาร ทอท.จะดำเนินการประเมินราคาและชดเชยให้แล้วเสร็จภายในปี พ.ศ.2553 โดยมีรายละเอียดดังนี้ - ตรวจวัดระดับเสียงและประเมินราคาส่งปลูกสร้างที่ต้องชดเชย จำนวน 2,000 อาคาร โดยเริ่มดำเนินการในเดือนเมษายน 2552		

ตารางที่ 3.1-1
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ ฯ	ปัญหา/อุปสรรค และข้อเสนอแนะ
	และสถานพยาบาล ฯ - ตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L90) ในบริเวณชุมชนหรือบริเวณที่คาดว่าจะได้รับผลกระทบด้านเสียงรบกวน และจ่ายค่าชดเชยให้หากพบว่าโครงการทำให้ระดับเสียงเกิน 10 เดซิเบล (เอ) โดยมีเงื่อนไขการจ่ายเช่นเดียวกับผู้ที่อยู่ใน NEF 35 - 40 - ให้นำผลการตรวจวัดระดับเสียงต่อเนื่องมาประมวลผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ทุก ๆ 2 ปี เพื่อจัดทำมาตรการชดเชยสำหรับชุมชนผู้อยู่อาศัยใน NEF 35 - 40 และ NEF > 40 ต่อไป โดย - บ้านเรือน สถานศึกษา โรงพยาบาล ที่อยู่อาศัยใน NEF > 40 บม. ต้องจัดซื้อและจ่ายค่าชดเชยโดยจ่ายที่อยู่อาศัย - บ้านเรือน สถานศึกษา โรงพยาบาล ที่อยู่อาศัยใน NEF 35 - 40 บม. ต้องปรับปรุงบ้านเรือนหรือชดเชยให้สามารถลดระดับเสียงได้ - การโยกย้ายและอพยพประชาชน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามผลกระทบใน 5 ปีแรก - ทีมการอพยพ	- ตรวจวัดระดับเสียงจำนวน 12,283 อาคาร โดยจะเริ่มดำเนินการในเดือนพฤษภาคม 2552 - ประเมินราคาสิ่งปลูกสร้างที่ก่อสร้างจำนวน 12,283 อาคาร โดยจะเริ่มดำเนินการในเดือนมิถุนายน 2552	
	- การโยกย้ายและอพยพประชาชน - จัดตั้งคณะกรรมการดำเนินการติดตามผลกระทบใน 5 ปีแรก - ทีมการอพยพ	- โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการ ฯ - โครงการจะปฏิบัติตามมาตรการ ฯ - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ	
11. สาธารณสุขและความปลอดภัย	- เพิ่มเจ้าหน้าที่และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานที่อำนวยความสะดวกเกี่ยวกับสุขภาพ - จัดให้มีการสร้างสถานอนามัย และ/หรือ โรงพยาบาลเพิ่มขึ้น	- ปัจจุบันภายในโครงการมีเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขเพียงพอ จึงหากกรณีที่มีโครงการมีเจ้าหน้าที่ไม่เพียงพอต่อความต้องการ โครงการจะพิจารณาจัดให้มีเจ้าหน้าที่ด้านสาธารณสุขเพิ่มเติมโดยทันที - โครงการ ได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ โดยจัดให้มีคลินิกภายในท่าอากาศยาน ฯ โดยเปิดรับชมุขนานภายนอกด้วย (คิดค่าบริการ) นอกจากนี้ ในปี 2550 โครงการ	

ตารางที่ 3.1 - 1
ผลการปฏิบัติตามมาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม ในระยะดำเนินการ (เมษายน 2552)

ผลกระทบสิ่งแวดล้อม	มาตรการลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม	ผลการปฏิบัติตามมาตรการ	ปัญหาอุปสรรค และข้อเสนอแนะ
- ประสานงานกับหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปรับปรุงประสิทธิภาพและขยายระบบส่งน้ำประปา เพื่อรองรับความต้องการของท่าอากาศยาน ฯ และชุมชนโดยรอบ - ขยายบริการของเสียที่เป็นของแข็ง และรวมทั้งโรงบำบัดน้ำเสียในอนาคตสำหรับกรุงเทพมหานคร - ความคุ้มครองปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- ได้รับความร่วมมือจากหน่วยงานที่รับผิดชอบในการปรับปรุงประสิทธิภาพและขยายระบบส่งน้ำประปา เพื่อรองรับความต้องการของท่าอากาศยาน ฯ และชุมชนโดยรอบ - ขยายบริการของเสียที่เป็นของแข็ง และรวมทั้งโรงบำบัดน้ำเสียในอนาคตสำหรับกรุงเทพมหานคร - ความคุ้มครองปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานทางด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย	- ได้รับกับกระทรวงสาธารณสุขจัดให้มีหน่วยแพทย์เคลื่อนที่สำหรับบริการชุมชน โดยไม่คิดค่าบริการ และในปี 2551 โครงการได้ดำเนินการตรวจวัดการได้ยินของชุมชนในพื้นที่ NEF>40 เพิ่มเติม ได้แก่ หมู่บ้านตะเคียนคร 2 ชุมชนร่วมใจพัฒนา ชุมชนประจักษ์ร่วมใจ ชุมชนมิตรบุปผารัตนา ชุมชนบ้านจั่น ชุมชนศิลาตันอุบลรัตน์ โดยทำการตรวจสอบการได้ยินภาคสนามแล้วเสร็จ วันที่ 21 ธันวาคม 2551 ซึ่งมีผู้ที่ได้รับการตรวจจำนวน 517 ราย และพบว่ามีความผิดปกติในการได้ยินจำนวน 164 ราย - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการ โดยได้ประสานกับการประสานโครงการหลวงสาขามันบุรีอย่างต่อเนื่อง ซึ่งปัจจุบันการประสานหลวงสาขามันบุรีสามารถจ่ายน้ำให้กับโครงการได้อย่างเพียงพอ - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ รวมทั้งท่าอากาศยาน ฯ ได้จัดให้มีอุปกรณ์ป้องกันอันตรายของพนักงานที่ปฏิบัติงานในบริเวณที่ได้รับผลกระทบด้านเสียง ซึ่งเป็นไปตามมาตรฐานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ตลอดจนมีการป้องกันผลกระทบต่อบุคคลที่ปฏิบัติงานภายในท่าอากาศยาน ฯ เช่น การสร้างประตูกำแพง และติดตั้งเครื่องปรับอากาศภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน ฯ นอกจากนี้ โครงการได้แต่งตั้งคณะกรรมการความปลอดภัย อาชีวอนามัย และสภาพแวดล้อมในการทำงานของ ทอท. โดยมีหน้าที่ส่งเสริมและจัดการด้านความปลอดภัยในการทำงานของ ท่าอากาศยาน ฯ - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ ตามข้อกำหนดของ Department of Civil Aviation, Aeronautical Information Service, Tung Mahamek, Bangkok 10120, Thailand A8/06, 1 September 2006 AIP Supplement "SIA New International Airport in Thailand" - โครงการได้ปฏิบัติตามมาตรการ ฯ	
- กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยใช้นาครฐน - ของ ICAO - ความคุ้มครองทางอากาศ การบำรุงรักษาเครื่องบิน และการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และมาตรฐานอื่น ๆ เช่น IATA	- กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน โดยใช้นาครฐน - ของ ICAO - ความคุ้มครองทางอากาศ การบำรุงรักษาเครื่องบิน และการรักษาความปลอดภัยให้เป็นไปตามมาตรฐานของ ICAO และมาตรฐานอื่น ๆ เช่น IATA		

ที่มา : รวบรวม โดย บริษัท คอนซัลแทนท์ ออฟ เทคโนโลยี จำกัด, 2552

ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน
วันที่ 504
วันที่ 9 มี.ค. 50
เวลา 08.32 ข.

903 / 150
27 N. 50/28 NW
14. 27/8. 49 W

3748 กองสารแนบ 2
22 กพ 50
14 47

ด่วนที่สุด
ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ส) ๒๗๒๖

รายนาม ทหารอากาศคนไทย ประจำ (มหาชน)
 ได้รับ ๘๒๒๗
 วันที่ ๑ สิงหาคม
 เวลา ๑๙๕๗

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ทำเนียบรัฐบาล กทม. ๑๐๓๐๐

รชค.สรรเสริญ เลขรับ..... 64#
วันที่ ๒๒ ธ.ค. ๕๐ เวลา ๑๖.๐๔

๕๔๐
 วันที่ ๑๓/๐๘/๕๐
 เวลา ๑๐.๕๘. ๑๗

เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐

เรียน รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ส่วนที่ ๓๕๐๖/ว(ล)๒๒๑๕
 ลงวันที่ ๑๒ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ส่วนที่ ๒๒ วันที่ ๒๑ ก.พ. ๖๐ เวลา ๑๐.๕๖
ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ ที่ นร ๐๑๑๐/๔๕๓

ตามที่ไต่ถามยืนยันมติคณะรัฐมนตรี (๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐) เกี่ยวกับเรื่อง การแต่งตั้งคณะกรรมการตรวจสอบและแก้ไขปัญหาค้าอากาศยานสุวรรณภูมิและการเปิดใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ ๒ มาเพื่อทราบ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

คณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน
กรุงเทพ (ดอนเมือง) ได้เสนอเรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ มาเพื่อดำเนินการ
ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ อนุมัติตามที่
คณะกรรมการนโยบายการดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ
(ดอนเมือง) เสนอ (ร. ๖๖๖)

๒) จิ้งเรียนยืนยันมา

เปิดหน้าจดบันทึกหน้า
เปิดไปจนหน้าสุดท้ายหมด

ขอแสดงความนับถือ

23 Nov 50

Хейно Лизмо

(นางสาวสิบพัน วณวิสุทธ์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

เพื่อโปรดพิจารณา
สทท. นก. ดัชนี
๓๔ ๑๒ ๑๖ ปีงบประมาณ
ค.ศ. ๕๐ : ๕๕

(นายตรรกเจริญ วงศ์ชะอุ่ม)

77A.
26 n. r. 50

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี
โทร. ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๐๐ ต่อ ๓๓๓
โทรสาร ๐ ๒๒๔๐ ๙๐๖๕
www.cabinet.thaigov.go.th

(7) 1500 บาท 500.

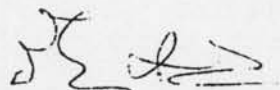
เพื่อโปรดพิจารณาแก้ไขร่าง รด. สังก
๑. กอ. ดำเนินการ ตามมติ คม. ต่อไป

๑๕๖๖
 (นางสาวสุทิน โอเจริญ)

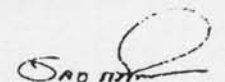
26 Nov, 50

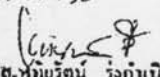
3A/2

๕) พล.ร.ร. ทอ. ท.ท. ท.ท.
 ๒๖/๑๐/๕๐

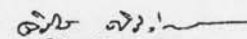
พลเรือเอก 
 (ดิเรก นันทะวณิช)
 รัฐมนตรีว่าการกระทรวงกลาโหม
 ก.พ. ๕๐

๖) พล.ร.ร. ทอ. ท.ท.
 พลเรือเอก นันทะวณิช (๕, ๖)
 พลเรือเอก นันทะวณิช


 (นายพลเรือเอก นันทะวณิช)
 พลเรือเอก นันทะวณิช
 พลเรือเอก นันทะวณิช
 ๒๖ ก.พ. ๕๐

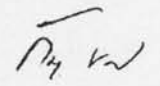

 (น.ส. พงษ์รัตน์ รุ่งกานันต์)
 ผู้อำนวยการกองกลาง
 ๒๖ ก.พ. ๕๐

๗) ถ้าเนาถูกต้องส่ง ทอ.ท.


 (นางจิรัฐ ศิริวัฒนวิทย์)
 หัวหน้าฝ่ายบริหารงานทั่วไป
 ๒๕ ก.พ. ๕๐

ส่วนที่ ๕

- ด.ล.ก.พ.ร.ร. ทอ. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท.
 ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท.
 ด.ล.ก.พ.ร.ร. ทอ. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท. ท.ท.


 พลเรือเอก นันทะวณิช
 กอ.ช.
 ๕ มี.ค. ๕๐

P
 ๕



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักตรวจราชการ โทร. ๐ ๒๒๙๑ ๔๑๘๔
ที่ นร ๐๑๑๐/ ๙๕๓ วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐
เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการค้าเน้นกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
และท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

๑. เรื่องเดิม

นายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ ๔๓/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการค้าเน้นกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการ ฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เวลา ๑๑.๐๐ น. ณ ห้องสีเบียร์ ดิโกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

๒. การดำเนินการ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ฯ เกี่ยวกับแผนการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อเป็นการแบ่งเบาความหนาแน่นของผู้โดยสารและเที่ยวบิน ในระหว่างการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่าเห็นสมควรที่จะให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ตามความสมัครใจ และควรให้มีการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินต่างประเทศในระยะต่อไป

๓. ข้อเสนอ

คณะกรรมการ ฯ ได้พิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

๓.๑ ในระยะแรกให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ตามความสมัครใจ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ

๓.๒ ให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป โดยให้จัดทำแผนปฏิบัติการในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และแผนปฏิบัติการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนการให้บริการการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งการเชื่อมต่อในระบบขนส่งมวลชนของสนามบินทั้งสองแห่ง เสนอให้คณะกรรมการนโยบายการค้าเน้นกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณา ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๖ เดือน

๓.๓ ให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ศึกษา รายละเอียด ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อาทิ การ ดำเนินการทางเทคนิค ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ เจ็อนไซ/ ข้อกำหนดของสัญญาต่าง ๆ กรณีที่เกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาการสิ้นสุดการรับประกันความ เสี่ยงว่าสัญญาใดที่หมดอายุแล้ว และสัญญาใดที่ยังไม่หมดอายุซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมาก ในการดำเนินการดังกล่าว

๓.๔ ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการให้บริการภาคพื้นและจัดหา สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการเข้าและออกสนามบิน บนพื้นฐานของการบริหารจัดการที่โปร่งใส เป็นธรรม เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาแข่งขัน อย่างเท่าเทียม บนหลักการและกฎระเบียบที่ถูกต้อง เพื่อให้กระบวนการบริหารจัดการภายใน สนามบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นระบบและมีระเบียบ

๔. ข้อพิจารณา

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดอนุมัติตาม มติคณะกรรมการ ฯ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๕๐ ต่อไป

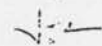


(นายจุลยุทธ หิรัญสวัสดิ์)

ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

ตำแหน่งผู้ลง



(นางสาวจิรพรรณ จิรพรรณ)

เจ้าหน้าที่บริหารทั่วไป กองบริหารท่าอากาศยาน 5

ด่วนที่สุด

ที่ คค 0100/186



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

16 กุมภาพันธ์ 2550

เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วนจาก
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ
ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ 176/2550
ลงวันที่ 17 มกราคม 2550
2. ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน
(ฤดูหนาว 2549/2550)

1. เรื่องที่เสนอ

ด้วยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ทอท.
176/2550 ลงวันที่ 17 มกราคม 2550 มายังกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการ
ใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วนจากท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิตามมติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 11
มกราคม 2550 (ปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ดังนี้

(1) ให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ในระยะแรกเพื่อรองรับปริมาณจราจร
ทางอากาศภายในประเทศสำหรับสายการบินที่ไม่มีระบบการจัดการกระบวนการผ่านและเปลี่ยน
เที่ยวบินให้กับผู้โดยสาร (Airlines without Interlining) โดยอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจของสาย
การบิน ส่วนการจราจรทางอากาศอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
พิจารณาตามความเหมาะสมและนำเสนอข้อมูลให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) พิจารณาต่อไป

สำหรับการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยาน
ไทย จำกัด(มหาชน) ได้ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน คือ General Aviation, Government Aircraft,
Pure Technical Landing, Pure Charter Flight, Training Flight, กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและ
ศูนย์ซ่อมอากาศยานให้ถือปฏิบัติต่อไปเช่นเดิม

(2) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอแนวทางการใช้ประโยชน์
ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามข้อ (1) ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

/(3) ให้บริษัท....

(3) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำแผนปฏิบัติการในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองและขั้นตอนการเตรียมการให้บริการตามข้อ (1) เสนอให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาในประชุมครั้งต่อไป

2. การดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวม 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 19 และ 29 มกราคม 2550 โดยที่ประชุมได้พิจารณาบทพจนแนวคิด ความเป็นมา ปัญหาและข้อจำกัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และมีข้อคิดเห็นโดยสรุปดังนี้

2.1 แนวคิด ความเป็นมา ปัญหาและข้อจำกัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(1) เดิมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มุ่งที่จะใช้เป็นสนามบินหลักในการให้บริการแก่สายการบินที่ทำการบินมายังกรุงเทพมหานคร ในขณะที่ยังคงใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้บริการแก่สายการบินเช่นกัน แต่ภายหลังได้เปลี่ยนแนวคิดให้ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงท่าอากาศยานเดียว

(2) อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาเพื่อรองรับผู้โดยสารประมาณปีละ 45 ล้านคนในระยะแรก ปรากฏว่าในปี 2549 มีผู้โดยสารใช้บริการกว่า 42 ล้านคนแล้วทำให้เริ่มมีความคับคั่ง ประกอบกับตั้งแต่เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงปัจจุบัน ปรากฏว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ มากมายทั้งอาคารผู้โดยสาร รวมตลอดทั้งทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ตามที่เป็นข่าวในปัจจุบันซึ่งจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีข้อจำกัดในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือเป็นผลให้ผู้โดยสารและสายการบินเกิดความคับคั่งและไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ ดังนั้นจึงต้องมีการบรรเทาปัญหาดังกล่าวโดยการลดปริมาณจราจรทางอากาศและปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยการลดการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

2.2 แนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

(1) ภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ยังคงเปิดให้บริการอยู่เช่นเดิม โดยให้บริการแก่ อากาศยานทั่วไป (General Aviation) อากาศยาน ส่วนราชการ อากาศยานที่แวะลงทางเทคนิค และอากาศยานที่ใช้ฝึกบิน รวมตลอดถึงการใช้เป็นศูนย์ซ่อมของสายการบินต่างๆ เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด เป็นต้น

/ดังนั้น....

ดังนั้น ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) จึงมีความพร้อมที่จะใช้งานในลักษณะเป็นท่าอากาศยานรองรับ (Reliever Airport) ให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(2) จากการตรวจสอบ ในปัจจุบันสายการบินที่มีเที่ยวบินประจำให้บริการภายในประเทศมีจำนวน 7 สายการบิน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด บริษัท วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท พีบีแอร์ จำกัด

(3) จากข้อเท็จจริงและแนวคิดดังกล่าวที่ประชุมจึงเห็นว่า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระความคับคั่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระหว่างที่ต้องปรับปรุงแก้ไข และเพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้เกิดประโยชน์เพิ่มมากขึ้น จึงควรเปิดโอกาสให้เที่ยวบินภายในประเทศสามารถกลับมาใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ได้ โดยอยู่บนพื้นฐานความสมัครใจของสายการบิน

3. มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เห็นชอบให้ใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้มากขึ้นโดยให้ใช้เป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งการที่มีสนามบินนานาชาติมากกว่า 1 แห่งนี้ จะต้องมีการบริหารจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการให้บริการ ประกอบกับในระยะเฉพาะหน้าจะต้องมีการซ่อมแซมในบางพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งจะบรรเทาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ การขึ้นลงของเครื่องบิน และการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งจะทำให้สามารถชะลอการลงทุนในโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและทางวิ่งเพิ่มเติมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ด้วย จึงให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาและเตรียมการรองรับการดำเนินการและการบริหารจัดการในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไปให้เป็นระบบครบถ้วน ชัดเจน โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและการให้บริการแก่ประชาชนที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ รวมทั้งให้มีการตั้งคณะกรรมการระดับชาติมาดูแลปัญหาเกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งระบบซึ่งก็ได้มีการแต่งตั้งแล้วโดยออกเป็นคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี คือ การแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน

4. ผลการตรวจสอบการชำรุดบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway)
รวมทั้งผลการแก้ไขปัญหาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ คณะกรรมการตรวจสอบปัญหาการชำรุดบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีนายต่อตระกูล ยมนาค กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นประธานได้แถลงผลการตรวจสอบปัญหาดังกล่าวว่าการชำรุดเสียหายส่วนใหญ่เกิดในบริเวณทางขับของเกือบทุกลานจอดเข้าตัวอาคารเทียบเครื่องบิน บริเวณทางขับขนานกับหัวทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือ หัวทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้อันเป็นผลมาจากน้ำใต้ดินซึมผ่านชั้นพื้นยางแต่การชำรุด

/เสียหาย....

เสียหายดังกล่าวมิได้มีความรุนแรงจนส่งผลกระทบต่อโครงสร้างที่จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่เครื่องบินที่ทำการบินขึ้นลง ซึ่งการปรับปรุงซ่อมแซมจะต้องมีการปิดซ่อมบางส่วนในพื้นที่บริเวณทางวิ่งฝั่งตะวันตกและจุดอื่นๆ รวมถึงบริเวณทางขับเป็นเวลาประมาณ 2 สัปดาห์ถึง 2 เดือนแล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องมีการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

สำหรับผลการแก้ไขปัญหาอาคารผู้โดยสารนั้น นายยอดเยี่ยม เทพรานนท์ กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รายงานผลการแก้ไขปัญหาลำคัญๆ ภายในอาคาร เช่น ปัญหาตู้ควบคุมระบบไฟแสงสว่าง ที่ติดตั้งอยู่บนคานยอดจั่วของหลังคาอาคาร ปัญหาสะพานเทียบเครื่องบิน เป็นต้น ว่าขณะนี้ได้ดำเนินการแก้ไขและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นให้ลุล่วงไปบ้างแล้วและกำลังเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นให้เสร็จสิ้นโดยเร่งด่วนเพื่อสร้างความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงานปฏิบัติงานในอาคาร ทั้งนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นภายในอาคารผู้โดยสารก็ไม่ได้มีความร้ายแรงจนถึงขั้นต้องปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมดเช่นกัน

โดยสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งทางขับ ทางวิ่ง และอาคารผู้โดยสารสามารถแก้ไขและซ่อมแซมได้ด้วยการปิดพื้นที่บางส่วนโดยยังไม่มีจำเป็นต้องปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

5. ผลการประชุมร่วมกับสายการบินเรื่องการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

เพื่อเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปเตรียมการในเรื่องการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) นั้น เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 กระทรวงคมนาคมได้เชิญตัวแทนสายการบินต่างชาติ และสายการบินที่มีคนไทยเป็นเจ้าของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อหารือแนวทางการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ผลการประชุมปรากฏว่า

5.1 สายการบินต่างประเทศทุกแห่งที่ไม่ใช่สายการบิน Low Cost Carriers ประสงค์จะให้บริการจะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ย้ายกลับท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

5.2 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ประสงค์จะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนับสนุนให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียวของกรุงเทพมหานคร ซึ่งหากรัฐบาลประสงค์จะใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นการถาวรก็ควรกำหนดนโยบายและจัดทำแผนการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานให้ชัดเจน

5.3 บริษัท โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด และ บริษัท วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ จำกัด ประสงค์จะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับเที่ยวบินต่างประเทศและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ

5.4 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประสงค์จะให้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และถ้าในอนาคตบริษัท สายการบินนกแอร์ฯ สามารถทำการบินต่างประเทศได้จะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับเที่ยวบินต่างประเทศที่ได้รับสิทธิ

/5.5 บริษัท....

5.5 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ประสงค์จะใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ แต่หากให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับการบินประจำเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชียฯ ก็ประสงค์ที่จะอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

5.6 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสงค์ที่จะใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศ หากรัฐบาลจะให้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ดำเนินกิจกรรมเที่ยวบินประจำเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น แต่ถ้ารัฐบาลจะให้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ดำเนินกิจกรรมเที่ยวบินประจำทั้งภายในและต่างประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องนำเสนอคณะกรรมการของบริษัทฯ พิจารณาในเรื่องนี้ก่อนอีกครั้ง

โดยสรุปสายการบินส่วนใหญ่เสนอที่จะให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงเป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ หากรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินประจำด้วยนั้น เห็นว่าในขั้นแรกควรให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศเท่านั้น ส่วนการให้เที่ยวบินต่างประเทศมาบินประจำที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เห็นควรให้พิจารณาศึกษาความพร้อมในด้านต่างๆ ให้รอบคอบก่อน เช่น การสร้างระบบการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการเชื่อมต่อระหว่างสองสนามบิน เป็นต้น

6. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

เพื่อเป็นการแบ่งเบาความหนาแน่นของผู้โดยสารในระหว่างการบินปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ได้มาตรฐานสากล ประกอบกับข้อเสนอของสายการบินต่างๆ ตามข้อ 5 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่าในระยะแรกที่ต้องมีการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะบริเวณทางวิ่ง (Runway) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว นั้น เห็นสมควรที่จะให้สายการบินภายในประเทศทำการบินเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศตามความสมัครใจที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวคาดว่าจะช่วยแบ่งเบาปริมาณเที่ยวบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เฉลี่ยประมาณ 71 เที่ยวบินวัน หรือประมาณร้อยละ 17 ของเที่ยวบินทั้งหมดที่ทำการขึ้นลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) และควรให้มีการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินต่างประเทศในระยะต่อไป เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

อนึ่ง ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เห็นควรกำหนดเป็นนโยบายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการให้บริการภาคพื้นและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการ

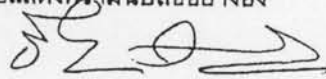
/เข้าและ....

เข้าและออกสนามบิน บนพื้นฐานของการบริหารจัดการที่โปร่งใส เป็นธรรม เปิดโอกาสให้ภาคเอกชน
เข้ามาแข่งขันอย่างเท่าเทียม บนหลักการและกฎระเบียบที่ถูกต้อง เพื่อให้กระบวนการบริหารจัดการ
ภายในสนามบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นระบบ และมีความระเบียบเรียบร้อย

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะกรรมการนโยบายการดำเนิน
กิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้
ความเห็นชอบก่อนที่กระทรวงคมนาคมจะได้ดำเนินการต่อไป จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเรือเอก



(ธิระ ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานรัฐมนตรี

โทร. 02 280 0966

โทรสาร 02 280 0512

ที่ นร ๐๕๐๖/ ฝฝฝฝ

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล-กทท. ๑๐๓๐๐

กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

1618
27 Nov 50

เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานกิจการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐

അപ.ലധ.ന. 121/60

เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี ด่วนที่สุด ที่ นร ๐๑๑๐/๙๕๓
ลงวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

Q
a
272.1450

ด้วยคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน
กรุงเทพ (ดอนเมือง) ได้เสนอเรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ มาเพื่อดำเนินการ
ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติเมื่อวันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ อนุมัติตามที่
คณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ
(ดอนเมือง) เสนอ

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

២១ ព្រះបាទសីហនុវរ្ម័នទី១

[illegible]

ข้อแสดงความนับถือ

Keith Sigs

(นางสาวสิบพัน วณิสุทธิ์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

- ၁၀၆ နှစ် အသက် အထိ အသက်ကြီးစေရန်
 - ၁၀၆ နှစ် အသက် အထိ အသက်ကြီးစေရန်

28.11.50

- Scan ทศ., ทศท., ดชท., ดชท. กว.,
SCAN มท., มท., มท., มท. นว 27 กม 50

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

ໂກຣ. ໐ ໒໒໔໐ ໕໐໐໐ ທີ່ ຕາມ

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๙๐๖๕

www.cabinet.thaigov.go.th

(ข)หอประชุมคกก.สุวรรณภูมิ-คอนเมือง(สปน)(ปรียนงคราญ)

- รณญ, ๘๔.๑๑, รณญ, และ ๘๔.๑๐ ทรพด้วย

[illegible]

Raymond
รณธ. รณธ.

now. 1 26 p.w. 5a



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี สำนักงานตรวจราชการ โทร. ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๘๔

ที่ นร ๐๑๑๐/ ๙๕๓ วันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐

เรื่อง สรุปผลการประชุมคณะกรรมการนโยบายการดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิ
และทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

๑. เรื่องเดิม

นายกรัฐมนตรี ได้มีคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรีที่ ๔๓/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และได้กำหนดให้มีการประชุมคณะกรรมการ ฯ ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ เมื่อวันที่ ๑๖ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๐ เวลา ๑๑.๐๐ น. ณ ห้องสี่เขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล

๒. การดำเนินการ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอความเห็นต่อคณะกรรมการ ฯ เกี่ยวกับแผนการดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อเป็นการแบ่งเบาความหนาแน่นของผู้โดยสารและเที่ยวบิน ในระหว่างการปรับปรุงซ่อมแซมทำอากาศยานสุวรรณภูมิว่าเห็นสมควรที่จะให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ตามความสมัครใจ และควรให้มีการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินต่างประเทศในระยะต่อไป

๓. ข้อเสนอ

คณะกรรมการ ฯ ได้พิจารณาแล้วมีมติ ดังนี้

๓.๑ ในระยะแรกให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ตามความสมัครใจ ตามที่กระทรวงคมนาคมเสนอ
๓.๒ ให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป โดยให้จัดทำแผนปฏิบัติการในการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และแผนปฏิบัติการปรับปรุงซ่อมแซมทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนแผนการให้บริการการอำนวยความสะดวกต่าง ๆ รวมทั้งการเชื่อมต่อในระบบขนส่งมวลชนของสนามบินทั้งสองแห่ง เสนอให้คณะกรรมการนโยบายการดำเนินการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณา ภายในระยะเวลาไม่เกิน ๖ เดือน

๓.๓ ให้คณะกรรมการบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ศึกษา รายละเอียด ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการปรับปรุงซ่อมแซมทำอากาศยานสุวรรณภูมิ อาทิ การ ดำเนินการทางเทคนิค ที่เกี่ยวข้องกับการปรับปรุงซ่อมแซมทำอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือ เงื่อนไข/ ข้อกำหนดของสัญญาต่าง ๆ กรณีที่เกี่ยวกับการกำหนดระยะเวลาการสิ้นสุดการรับประกันความ เสียหายว่าสัญญาใดที่หมดอายุแล้ว และสัญญาใดที่ยังไม่หมดอายุซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างมาก ในการดำเนินการดังกล่าว

๓.๔ ในการบริหารจัดการทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการให้บริการภาคพื้นและจัดหา สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการเข้าและออกสนามบิน บนพื้นฐานของการบริหารจัดการที่โปร่งใส เป็นธรรม เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามาแข่งขัน อย่างเท่าเทียม บนหลักการและกฎระเบียบที่ถูกต้อง เพื่อให้กระบวนการบริหารจัดการภายใน สนามบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นระบบและมีระเบียบ

๔. ข้อพิจารณา

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดอนุมัติตาม มติคณะกรรมการ ฯ แล้วนำเสนอคณะรัฐมนตรีทราบตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๑๓ ธันวาคม ๒๕๖๐ ต่อไป

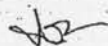


(นายจุลยุทธ หิรัญยะวาทิต)

ปลัดสำนักนายกรัฐมนตรี

กรรมการและเลขานุการคณะกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการ
ทำอากาศยานสุวรรณภูมิและทำอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวปริญญางกูร จงธรรมคุณ)

เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5

เว็บไซต์	ทำเนียบไทย จำกัด (มหาชน)
เลขรับ	4840
วันที่	7 พ.ค. 51
เวลา	17.07

ด่วนมาก

ที่ นร ๐๕๐๖/ว(ค) ๖๖๓๑

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี

ทำเนียบรัฐบาล ถนน...

๖ พฤษภาคม ๒๕๕๐

คำขอ	คำขอพัฒนาทำอากาศยาน
รับที่	๑๑๓
วันที่	19 พ.ค. 51
เวลา	10.53 น.

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและทำอากาศยาน
เรียน กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
สิ่งที่ส่งมาด้วย สำเนาหนังสือสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ด่วนที่สุด ที่ นร ๑๑๑๔/๑๗๕๙ ลงวันที่ ๒๕ เมษายน ๒๕๕๑

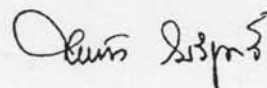
ด้วยสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้เสนอเรื่อง
ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและทำอากาศยาน ครั้งที่ ๑/๒๕๕๑
มาเพื่อดำเนินการ ความละเอียดปรากฏตามสำเนาหนังสือที่ส่งมาด้วยนี้

คณะรัฐมนตรีได้มีมติรับทราบเมื่อวันที่ ๒๙ เมษายน ๒๕๕๑

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

- รรช., ศรช., ๑๑, รรช., สช. และ ศรช. ๑๐ ทรราชย์
- คณะกรรมการทบทวนแผนแม่บททางอากาศ ทศก., ทศน. และ ศรช.
เร่งดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้องตามมติคณะรัฐมนตรีต่อไป

ขอแสดงความนับถือ



(นางสาวสิบลักษณ์ วนวิสุทธิ์)

ผู้อำนวยการสำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี รักษาการในตำแหน่ง
ที่ปรึกษาประจำสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ปฏิบัติราชการแทน
เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

สำนักวิเคราะห์เรื่องเสนอคณะรัฐมนตรี

โทร. ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๐๐ ต่อ ๓๒๕

โทรสาร ๐ ๒๒๘๐ ๔๐๖๔

www.cabinet.thaigov.go.th

(๒) รง. คำจ้างชิ้นคำ (กิจทอ๒)

ด่วนที่สุด

ที่ ศค. 0100/186



กระทรวงคมนาคม
ถนนราชดำเนินนอก
กรุงเทพฯ 10100

16 กุมภาพันธ์ 2550

เรื่อง การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อรองรับปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วนจาก
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี ประธานกรรมการนโยบายการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและ
ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ด่วนที่สุด ที่ 176/2550
ลงวันที่ 17 มกราคม 2550

2. ปริมาณเที่ยวบินแบบประจำภายในประเทศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบัน
(ฤดูหนาว 2549/2550)

1. เรื่องที่เสนอ

ด้วยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้มีหนังสือด่วนที่สุด ที่ ทอท.
176/2550 ลงวันที่ 17 มกราคม 2550 มายังกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเสนอคณะรัฐมนตรีพิจารณาการ
ใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศบางส่วนจากท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิตามมติคณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด(มหาชน) ครั้งที่ 2/2550 เมื่อวันที่ 11
มกราคม 2550 (ปรากฏรายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 1) ดังนี้

(1) ให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ในระยะแรกเพื่อรองรับปริมาณจราจร
ทางอากาศภายในประเทศสำหรับสายการบินที่ไม่มีระบบการจัดการกระบวนการผ่านและเปลี่ยน
เที่ยวบินให้กับผู้โดยสาร (Airlines without Interlining) โดยอยู่บนพื้นฐานของความสมัครใจของสาย
การบิน ส่วนการจราจรทางอากาศอื่นๆ นอกเหนือจากนี้ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
พิจารณาตามความเหมาะสมและนำเสนอข้อมูลให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน) พิจารณาต่อไป

สำหรับการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งบริษัท ท่าอากาศ
ยานไทย จำกัด(มหาชน) ได้ดำเนินการอยู่แล้วในปัจจุบัน คือ General Aviation, Government Aircraft,
Pure Technical Landing, Pure Charter Flight, Training Flight, กลุ่มอุตสาหกรรมการบินและ
ศูนย์ซ่อมอากาศยานให้ถือปฏิบัติต่อไปเช่นเดิม

(2) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เสนอแนวทางการใช้ประโยชน์
ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามข้อ (1) ให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

/(3) ให้บริษัท....

(3) ให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จัดทำแผนปฏิบัติการในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองและขั้นตอนการเตรียมการให้บริการตามข้อ (1) เสนอให้คณะกรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พิจารณาในประชุมครั้งต่อไป

2. การดำเนินการของกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคมได้จัดให้มีการประชุมหารือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาแนวทางการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้เกิดประโยชน์สูงสุด รวม 2 ครั้ง เมื่อวันที่ 19 และ 29 มกราคม 2550 โดยที่ประชุมได้พิจารณาทบทวนแนวคิด ความเป็นมา ปัญหาและข้อจำกัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และมีข้อคิดเห็นโดยสรุปดังนี้

2.1 แนวคิด ความเป็นมา ปัญหาและข้อจำกัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(1) เดิมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มุ่งที่จะใช้เป็นสนามบินหลักในการให้บริการแก่สายการบินที่ทำการบินมายังกรุงเทพมหานคร ในขณะที่ยังคงใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้บริการแก่สายการบินเช่นกัน แต่ภายหลังได้เปลี่ยนแนวคิดให้ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงท่าอากาศยานเดียว

(2) อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถูกออกแบบมาเพื่อรองรับผู้โดยสารประมาณปีละ 45 ล้านคนในระยะแรก ปรากฏว่าในปี 2549 มีผู้โดยสารใช้บริการกว่า 42 ล้านคนแล้วทำให้เริ่มมีความคับคั่ง ประกอบกับตั้งแต่เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ถึงปัจจุบัน ปรากฏว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปัญหาข้อขัดข้องต่างๆ มากมาย ทั้งอาคารผู้โดยสาร รวมตลอดทั้งทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน ตามที่เป็นข่าวในปัจจุบัน ซึ่งจำเป็นต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขโดยเร่งด่วน ทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีข้อจำกัดในการให้บริการแก่ผู้โดยสารและสายการบินต่างๆ เพิ่มมากขึ้น กล่าวคือเป็นผลให้ผู้โดยสารและสายการบินเกิดความคับคั่งและไม่ได้รับความสะดวกในการใช้บริการ ดังนั้นจึงต้องมีการบรรเทาปัญหาดังกล่าวโดยการลดปริมาณจราจรทางอากาศและปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วยการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

2.2 แนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

(1) ภายหลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ยังคงเปิดให้บริการอยู่เช่นเดิม โดยให้บริการแก่ อากาศยานทั่วไป (General Aviation) อากาศยาน ส่วนราชการ อากาศยานที่แวะลงทางเทคนิค และอากาศยานที่ใช้ฝึกบิน รวมตลอดถึงการใช้เป็นศูนย์ซ่อมของสายการบินต่างๆ เช่น บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด เป็นต้น

/ดังนั้น....

ดังนั้น ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) จึงมีความพร้อมที่จะใช้งานในลักษณะเป็นท่าอากาศยานรองรับ (Reliever Airport) ให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(2) จากการตรวจสอบ ในปัจจุบันสายการบินที่มีเที่ยวบินประจำให้บริการภายในประเทศมีจำนวน 7 สายการบิน ได้แก่ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด บริษัท โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด บริษัท วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ จำกัด บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด บริษัท พีบีแอร์ จำกัด

(3) จากข้อเท็จจริงและแนวคิดดังกล่าวที่ประชุมจึงเห็นว่า เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระความคับคั่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระหว่างที่ต้องปรับปรุงแก้ไข และเพื่อเป็นการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้เกิดประโยชน์เพิ่มมากขึ้น จึงควรเปิดโอกาสให้เที่ยวบินภายในประเทศสามารถกลับมาใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ได้ โดยอยู่บนพื้นฐานความสมัครใจของสายการบิน

3. มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550

มติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 เห็นชอบให้ใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ให้มากขึ้นโดยให้ใช้เป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งการที่มีสนามบินนานาชาติมากกว่า 1 แห่งนี้ จะต้องมีการบริหารจัดการที่ดีมีประสิทธิภาพเพื่อไม่ให้เกิดปัญหาในการให้บริการ ประกอบกับในระยะเฉพาะหน้าจะต้องมีการซ่อมแซมในบางพื้นที่ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งจะบรรเทาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ การขึ้นลงของเครื่องบิน และการเดินทางของผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งจะทำให้สามารถชะลอการลงทุนในโครงการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารและทางวิ่งเพิ่มเติมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ด้วย จึงให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาและเตรียมการรองรับการดำเนินการและการบริหารจัดการในด้านต่างๆ ที่เกี่ยวข้องต่อไปให้เป็นระบบครบถ้วน ชัดเจน โดยให้คำนึงถึงความปลอดภัยของผู้โดยสารและการให้บริการแก่ประชาชนที่เกี่ยวข้องเป็นสำคัญ รวมทั้งให้มีการตั้งคณะกรรมการระดับชาติมาดูแลปัญหาเกี่ยวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งระบบซึ่งก็ได้มีการแต่งตั้งแล้วโดยออกเป็นคำสั่งสำนักนายกรัฐมนตรี คือ การแต่งตั้งคณะกรรมการนโยบายการดำเนินงานกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ที่มีนายกรัฐมนตรี เป็นประธาน

4. ผลการตรวจสอบการชำรุดบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) รวมทั้งผลการแก้ไขปัญหาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 12 กุมภาพันธ์ 2550 คณะกรรมการตรวจสอบปัญหาการชำรุดบริเวณทางขับ (Taxiway) และทางวิ่ง (Runway) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีนายต่อตระกูล ยมนาค กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นประธานได้แถลงผลการตรวจสอบปัญหาดังกล่าวว่าการชำรุดเสียหายส่วนใหญ่เกิดในบริเวณทางขับของเกือบทุกลานจอดเข้าตัวอาคารเทียบเครื่องบิน บริเวณทางขับขนานกับหัวทางวิ่งฝั่งตะวันออกด้านทิศเหนือ หัวทางวิ่งฝั่งตะวันตกด้านทิศใต้ อันเป็นผลมาจากน้ำใต้ดินซึมผ่านชั้นพื้นยางแต่การชำรุด

เสียหายดังกล่าวมิได้มีความรุนแรงจนส่งผลกระทบต่อโครงสร้างที่จะทำให้เกิดความไม่ปลอดภัยแก่เครื่องบินที่ทำการบินขึ้นลง ซึ่งการปรับปรุงซ่อมแซมจะต้องมีการปิดซ่อมบางส่วนในพื้นที่บริเวณทางวิ่งฝั่งตะวันตกและจุดอื่นๆ รวมถึงบริเวณทางขับเป็นเวลาประมาณ 2 สัปดาห์ถึง 2 เดือนแล้วแต่กรณี โดยไม่ต้องมีการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

สำหรับผลการแก้ไขปัญหาอาคารผู้โดยสารนั้น นายยอดเยี่ยม เทพรานนท์ กรรมการบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รายงานผลการแก้ไขปัญหาคำคัญๆ ภายในอาคาร เช่น ปัญหาตู้ควบคุมระบบไฟแสงสว่าง ที่ติดตั้งอยู่บนคานยอดจั่วของหลังคาอาคาร ปัญหาสะพานเทียบเครื่องบิน เป็นต้น ว่าขณะนี้ได้ดำเนินการแก้ไขและบรรเทาปัญหาที่เกิดขึ้นให้ลุกล่วงไปบ้างแล้วและกำลังเร่งดำเนินการแก้ไขปัญหาทั้งหมดที่เกิดขึ้นให้เสร็จสิ้นโดยเร่งด่วนเพื่อสร้างความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงานปฏิบัติงานในอาคาร ทั้งนี้ปัญหาที่เกิดขึ้นภายในอาคารผู้โดยสารก็ไม่ได้มีความร้ายแรงจนถึงขั้นต้องปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมดเช่นกัน

โดยสรุปปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งทางขับ ทางวิ่ง และอาคารผู้โดยสารสามารถแก้ไขและซ่อมแซมได้ด้วยการปิดพื้นที่บางส่วนโดยยังไม่มี ความจำเป็นต้องปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

5. ผลการประชุมร่วมกับสายการบินเรื่องการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

เพื่อเป็นการดำเนินการตามมติคณะรัฐมนตรีวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมรับไปเตรียมการในเรื่องการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) นั้น เมื่อวันที่ 15 กุมภาพันธ์ 2550 กระทรวงคมนาคมได้เชิญตัวแทนสายการบินต่างชาติ และสายการบินที่มีคนไทยเป็นเจ้าของ บริษัท การบินไทย จำกัด(มหาชน) และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมประชุมเพื่อหารือแนวทางการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ผลการประชุมปรากฏว่า

5.1 สายการบินต่างประเทศทุกแห่งที่ไม่ใช่สายการบิน Low Cost Carriers ประสงค์จะใช้บริการจะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ย้ายกลับท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง)

5.2 บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ประสงค์จะใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนับสนุนให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียวของกรุงเทพมหานคร ซึ่งหากรัฐบาลประสงค์จะใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เป็นการถาวรก็ควรกำหนดนโยบายและจัดทำแผนการให้ประโยชน์ท่าอากาศยานให้ชัดเจน

5.3 บริษัท โอเรียนท์ไทย แอร์ไลน์ จำกัด และ บริษัท วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ จำกัด ประสงค์จะใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับเที่ยวบินต่างประเทศและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ

5.4 บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด ประสงค์จะใช้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และถ้าในอนาคตบริษัท สายการบินนกแอร์ฯ สามารถทำการบินต่างประเทศได้จะให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสำหรับเที่ยวบินต่างประเทศที่ได้รับสิทธิ

5.5 บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ประสงค์จะให้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ แต่หากให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับการบินประจำเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น บริษัท ไทยแอร์เอเชียฯ ก็ประสงค์ที่จะอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิทั้งหมด

5.6 บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ประสงค์ที่จะให้บริการท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศ หากรัฐบาลจะให้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ดำเนินกิจกรรมเที่ยวบินประจำเฉพาะภายในประเทศเท่านั้น แต่ถ้ารัฐบาลจะให้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ดำเนินกิจกรรมเที่ยวบินประจำทั้งภายในและต่างประเทศ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จะต้องนำเสนอคณะกรรมการของบริษัทฯ พิจารณาในเรื่องนี้ก่อนอีกครั้ง

โดยสรุปสายการบินส่วนใหญ่เสนอที่จะให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังคงเป็นท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศ หากรัฐบาลมีนโยบายที่จะให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) สำหรับเที่ยวบินประจำด้วยนั้น เห็นว่าในขั้นแรกควรให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศเท่านั้น ส่วนการให้เที่ยวบินต่างประเทศมาบินประจำที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เห็นควรให้พิจารณาศึกษาความพร้อมในด้านต่างๆ ให้รอบคอบก่อน เช่น การสร้างระบบการขนส่งและสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในการเชื่อมต่อระหว่างสองสนามบิน เป็นต้น

6. ข้อเสนอของกระทรวงคมนาคม

เพื่อเป็นการแบ่งเบาความหนาแน่นของผู้โดยสารในระหว่างการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ได้มาตรฐานสากล ประกอบกับข้อเสนอของสายการบินต่างๆ ตามข้อ 5 กระทรวงคมนาคมพิจารณาแล้วเห็นว่าในระยะแรกที่ต้องมีการปรับปรุงซ่อมแซมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะบริเวณทางวิ่ง (Runway) ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว นั้น เห็นสมควรที่จะให้สายการบินภายในประเทศทำการบินเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินต่างประเทศตามความสมัครใจที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวคาดว่าจะช่วยแบ่งเบาปริมาณเที่ยวบินจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เฉลี่ยประมาณ 71 เที่ยวบิน/วัน หรือประมาณร้อยละ 17 ของเที่ยวบินทั้งหมดที่ทำการขึ้นลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (รายละเอียดตามสิ่งที่ส่งมาด้วย 2) และควรให้มีการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินต่างประเทศในระยะต่อไป เพื่อนำเสนอคณะกรรมการนโยบายการดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาต่อไป

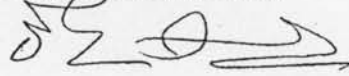
อนึ่ง ในการบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) เห็นควรกำหนดเป็นนโยบายให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการให้บริการภาคพื้นและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร รวมถึงการให้บริการ

เข้าและออกสนามบิน บนพื้นฐานของการบริหารจัดการที่โปร่งใส เป็นธรรม เปิดโอกาสให้ภาคเอกชน
เข้ามาแข่งขันอย่างเท่าเทียม บนหลักการและกฎระเบียบที่ถูกต้อง เพื่อให้กระบวนการบริหารจัดการ
ภายในสนามบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย เป็นระบบ และมีความระเบียบเรียบร้อย

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะกรรมการนโยบายการดำเนิน
กิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้
ความเห็นชอบก่อนที่กระทรวงคมนาคมจะได้ดำเนินการต่อไป จักขอบพระคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง

พลเรือเอก



(ธวัช ห้าวเจริญ)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานรัฐมนตรี

โทร. 02 280 0966

โทรสาร 02 280 0512



ด่วนที่สุด

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ...สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) โทร. 0-2282-9160

ที่ นร 1115/ 1250 วันที่ 25 เมษายน 2551

เรื่อง ผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551

กราบเรียน นายกรัฐมนตรี

ผ่าน รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง (นายสุรพงษ์ สืบวงศ์ลี)

ตามที่ได้มีการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551 เมื่อวันจันทร์ที่ 21 เมษายน 2551 เวลา 14.00 น. ณ ห้องประชุมสีเขียว ตึกไทยคู่ฟ้า ทำเนียบรัฐบาล โดยมี นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน นั้น สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ขอรายงานสรุปผลการประชุม ดังนี้

1. การแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในช่วงที่ผ่านมา บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ดำเนินการแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมภายหลังการเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม การจ่ายเงินชดเชยให้กับประชาชนที่ได้รับผลกระทบยังมีประเด็นปัญหาในทางปฏิบัติ ดังนี้

1.1 ประเด็นปัญหาในทางปฏิบัติที่ยังไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน

- (1) การประเมินเส้นเสียง ประชาชนต้องการให้ประเมินจำนวนเที่ยวบินในกรณีที่มีการขึ้นลงของเครื่องบินเต็มขีดความสามารถสูงสุดของปลายทางวิ่งทุกด้าน (100%) (มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549) ขณะที่ ทอท. ประกาศเส้นเสียงกรณีใช้ทางวิ่งที่ 1 และ 2 เต็มขีดความสามารถสูงสุด 76 เที่ยวบิน/ชั่วโมง โดยกำหนดสัดส่วนการบินลงที่ปลายทางวิ่งด้านเหนือของทางวิ่งฝั่งตะวันตกและฝั่งตะวันออก เท่ากับ 80:20 (มติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550)
- (2) เงื่อนไขการชดเชยสิ่งปลูกสร้าง ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบต้องการให้ดำเนินการชดเชยสิ่งปลูกสร้างทั้งหมดที่ได้รับผลกระทบทั้งที่สร้างก่อนและหลังปี 2544 ขณะที่ ทอท. จะดำเนินการชดเชยเฉพาะสิ่งปลูกสร้างที่สร้างก่อนปี 2544 สอดคล้องกับมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมฯ เมื่อวันที่ 10 มีนาคม 2548
- (3) การชดเชยอสังหาริมทรัพย์ ในเขต NEF 30-40 ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบต้องการให้ ทอท. ซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 21 พฤศจิกายน 2549 แต่ ทอท. จะดำเนินการโดยสนับสนุนการปรับปรุงอาคารและสิ่งปลูกสร้างโดยใช้การตรวจวัดระดับเสียงรบกวน (L_{90}) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวน (L_{90}) เกิน 10 เดซิเบล (เอ)

(4) หลักเกณฑ์การประเมินอสังหาริมทรัพย์ ประชาชนผู้ได้รับผลกระทบต้องการให้ ทอท.ประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์ โดยไม่มีการหักค่าเสื่อมราคา และบวกเพิ่มเติม ค่าการตลาด ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 พฤษภาคม 2550 ทั้งนี้ ทอท.เห็นว่าการประเมินราคาอสังหาริมทรัพย์โดยบวกเพิ่มค่าการตลาดจะเข้าซ้อนกับค่าความเสียหายอื่นๆ ตามแนวทางการกำหนดค่าทดแทนความเสียหายที่ต้องออกจาก อสังหาริมทรัพย์ที่ถูกเวนคืนตามพระราชบัญญัติว่าด้วยการเวนคืนอสังหาริมทรัพย์ พ.ศ. 2530 จึงขอการชดเชยผลกระทบกรณีการจัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบฯ ในพื้นที่ NEF > 40 ไว้ก่อน

ทั้งนี้ มีประชาชนผู้ได้รับผลกระทบบางส่วนฟ้องร้อง ทอท. จำนวน 13 คดี (ณ วันที่ 28 มีนาคม 2551) ซึ่งขณะนี้ศาลยังไม่มีคำพิพากษาคดีดังกล่าว ส่งผลให้ ทอท. ขอการ ดำเนินงานชดเชยผลกระทบด้านเสียงเฉพาะการซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง และ ทอท. ได้นำประเด็นปัญหาดังกล่าวหารือกับสำนักงานอัยการสูงสุด เพื่อให้ดำเนินการตาม มาตรการชดเชยผู้ได้รับผลกระทบ เป็นไปโดยชอบด้วยกฎหมายและไม่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อ ทอท.

- 1.2 กลไกดำเนินการ คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 2 มกราคม 2551 รับทราบแนวทางการ แก้ไขปัญหาผู้ได้รับผลกระทบมลพิษทางเสียง ตามคณะกรรมการร่วม 3 ฝ่าย หรือไตรภาคี ประกอบด้วยตัวแทนจากกระทรวงคมนาคม โดย ทอท. ตัวแทนจากชาวบ้านที่ได้รับความเดือดร้อน และตัวแทนจากสภานายความ ดังนั้น ตามบทบาทและหน้าที่ของ คณะกรรมการร่วม 3 ฝ่าย จึงเป็นกลไกหลักในปัจจุบันที่จะดำเนินการแก้ไขปัญหาผู้ได้รับ ผลกระทบมลพิษทางเสียง โดยมีกระทรวงคมนาคม เป็นผู้พิจารณารายละเอียดตามมติ คณะกรรมการร่วม 3 ฝ่าย เพื่อนำเสนอ ครม. พิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

1.3 ประเด็นอภิปรายของที่ประชุม

การแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ควร ดำเนินการอย่างเร่งด่วน และมีมาตรการติดตามอย่างใกล้ชิด โดยจะมีการติดตั้งสถานี ตรวจวัดเสียง 13 สถานีบริเวณรอบท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบัน ทอท. อยู่ระหว่างการดำเนิน นอกจากนั้น ควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนให้มีความเข้าใจถึงอันตรายที่จะเกิดขึ้น ภาพลักษณ์ของประเทศ รวมถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง ในกรณีมีการปล่อย สิ่งกีดขวางการบิน

1.4 มติคณะกรรมการ

รับทราบสถานะการแก้ไขปัญหาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ให้ ทอท. เฝ้าระวังแก้ไขปัญหาให้ประชาชน โดยเฉพาะผู้ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ระดับ NEF มากกว่า 40 ที่ก่อสร้างก่อนปี 2544 และเร่งดำเนินการติดตั้งสถานีตรวจวัดเสียง 13 สถานีบริเวณรอบท่าอากาศยาน รวมทั้งทำความเข้าใจกับประชาชนถึงอันตรายที่จะ เกิดขึ้น และผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของประเทศ กรณีมีการปล่อยสิ่งกีดขวางการบิน รวมถึงบทบัญญัติของกฎหมายที่เกี่ยวข้อง

2. การอำนวยความสะดวกด้านการตรวจลงตราเข้า-ออก ประเทศไทยและการจัดทำ VISA ON ARRIVAL

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา เสนอให้มีการเร่งรัดการแก้ไขปรับปรุงการให้บริการตรวจลงตราเข้า-ออก ประเทศไทย รวมทั้งระยะเวลาการจัดทำ VISA ON ARRIVAL ให้มีความสะดวกและรวดเร็ว พร้อมทั้งจัดให้มีบริเวณที่นั่งพักมากขึ้น ซึ่งที่ประชุมรับทราบและมีมติมอบหมายให้กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬาประสานกับกระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อดำเนินการแก้ไขปัญหาการให้บริการตรวจลงตรานั่งรอเดินทางบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต ให้เป็นไปอย่างสะดวกรวดเร็ว มีประสิทธิภาพ โดยคำนึงถึงมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยระหว่างประเทศ

3. แนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2

3.1 ในปี 2550 มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 46 ล้านคน/ปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33.3 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 12.7 ล้านคน/ปี) โดยแบ่งเป็นปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ 41.2 ล้านคน และทำอากาศยานดอนเมือง 4.8 ล้านคน ทั้งนี้จากการประมาณการปริมาณผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ ทอท. คาดว่าจะสามารถรองรับได้ถึงปี 2554 จากนั้นเกิดความแออัดและไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร รวมทั้งเกิดความล่าช้าของสายบินเพิ่มขึ้น โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปัญหาสำคัญ 3 ด้าน ได้แก่ (1) การรองรับปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเต็มขีดความสามารถในปี 2552 (2) ปัญหาหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารไม่เพียงพอ เนื่องจากความต้องการหลุมจอดในช่วงไม่กี่ปี 2551 จำนวน 53 หลุมจอด ในขณะที่ปัจจุบันมีเพียง 51 หลุมจอด และคาดว่าจะขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็น 76 หลุมจอดในปี 2562 และ (3) ปัญหาระบบทางวิ่งไม่สามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ตลอดเวลาโดยเฉพาะกรณีที่มีการปิดทางวิ่งเส้นใดเส้นหนึ่งเพื่อซ่อมบำรุงหรือเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉิน ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องมีการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 เพื่อรองรับการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศที่แนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3.2 ทอท. ได้ทำการศึกษาแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 บนสมมติฐานที่ยังคงปริมาณการจราจรทางอากาศบางส่วนไว้ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยมีเป้าหมายเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2562 ประกอบด้วยโครงการลงทุน 10 โครงการ ที่สำคัญ ได้แก่ การก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 การก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1 และการขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสาร โดยมีวงเงินลงทุน 73,739.47 ล้านบาท ระยะเวลา 2552-2557

3.3 ประเด็นอภิปรายของที่ประชุม

(1) ปัจจัยสำคัญที่ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศของประเทศเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไม่สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อไปได้ คือ การเปิดเสรีการบิน และการเปิดให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ที่มีปริมาณผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วจาก 2.6 ล้านคนในปี 2547 เป็น 9.76 ล้านคนในปี 2551 ส่วนใหญ่เป็นการบินในประเทศร้อยละ 60 ที่เหลือเป็น

การบินระหว่างประเทศ โดยปัจจุบันมีสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการจำนวน 10 สายการบิน ประกอบด้วย สายการบินของไทย 3 สาย (ไทย แอร์เอเชีย นกแอร์ และ วันทูโก) และสายการบินจากต่างประเทศ 7 สาย

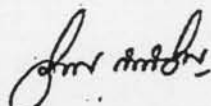
- (2) หากพิจารณาให้สายการบินต้นทุนต่ำทั้งในประเทศและต่างประเทศ และเส้นทางการบินระหว่างประเทศ (point to point) ให้ทำอากาศยานดอนเมืองตามความสมัครใจภายใต้ข้อกำหนดของอนุสัญญาสากลที่กำหนดให้ประเทศต่างๆ ต้องเปิดให้บริการทำอากาศยานในลักษณะเท่าเทียมกันระหว่างสายการบินในประเทศและต่างชาติ จะช่วยบรรเทาความแออัดของปริมาณจราจรทางอากาศในช่วงการก่อสร้างทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 และทำให้มีการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานดอนเมืองเพิ่มขึ้น และควรพิจารณาให้ทำอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด ในกิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ เช่น การพัฒนาเป็นศูนย์การซ่อมและบำรุงอากาศยานของภูมิภาค และการขนส่งสินค้าเหมาลำ เป็นต้น
- (3) อย่างไรก็ตาม การเดินทางระหว่างทำอากาศยานดอนเมืองและทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จำเป็นต้องมีระบบขนส่งเชื่อมโยงที่มีประสิทธิภาพ เพื่อมิให้กระทบต่อความสะดวกของผู้โดยสารกรณีต่อเครื่อง โดยพิจารณาเชื่อมต่อโครงการรถไฟเชื่อมทำอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) กับระบบขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเข้ม (ช่วงหมอชิต – สะพานใหม่) เข้าสู่ทำอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้การเดินทางเชื่อมต่อกับทำอากาศยานทั้ง 2 แห่ง เป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ รวมทั้งเป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด
- (4) สำหรับแผนพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 นั้น ควรมีการพิจารณาถึงขีดความสามารถและผลกระทบต่อฐานะการเงินของ ทอท. เนื่องจากขณะนี้ ทอท. มีภาระหนี้จากการลงทุนที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 1 อีกประมาณ 50,000 ล้านบาท ดังนั้น จึงเห็นควรให้ ทอท. จัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งมีโครงการสำคัญประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารรอง (Midfield Concorde) และทางวิ่งที่ 3 เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

3.4 มติคณะกรรมการ

- (1) เห็นชอบหลักการแนวทางการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ตามที่ ทอท. เสนอ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สอดคล้องกับการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 60 ล้านคนต่อปี ตลอดจนมีความสะดวก ปลอดภัย และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ เห็นควรให้ ทอท. จัดทำรายละเอียดแผนการลงทุนทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งมีโครงการสำคัญประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารรอง (Midfield Concorde) และทางวิ่งที่ 3 เพื่อนำเสนอกระทรวงคมนาคม หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบต่อไป

- (2) เห็นชอบหลักการให้ ทอท. เปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองกับสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) และเส้นทางการบินระหว่างประเทศจุดต่อจุด (Point to Point) บนหลักการของความสมัครใจ เพื่อให้การใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเกิดประโยชน์สูงสุด และบรรเทาปัญหาความแออัดของปริมาณการจราจรที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมอบหมายให้กรมการขนส่งทางอากาศ พิจารณาในประเด็นข้อผูกพันด้านการบินระหว่างประเทศ เพื่อให้การดำเนินการดังกล่าวเป็นไปอย่างรอบคอบ และมอบหมายให้ ทอท. ศึกษาแนวทางการพัฒนาและการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานดอนเมืองในกิจกรรมเกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศเพิ่มเติม เช่น การพัฒนาเป็นศูนย์การซ่อมและบำรุงอากาศยานของภูมิภาค และการขนส่งสินค้าเหมาลำ เป็นต้น
- (3) มอบหมายให้กระทรวงคมนาคม ศึกษาแนวทางการพัฒนาระบบขนส่งมวลชนทางรางเชื่อมโยงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยเชื่อมต่อโครงการรถไฟเชื่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (Airport Rail Link) กับระบบรถไฟฟ้าขนส่งมวลชนกรุงเทพมหานคร (สายสีเขียว) ที่สถานีพญาไท และเชื่อมต่อกับโครงการระบบรถไฟฟ้าส่วนต่อขยายสายสีเขียวเข้ม (ช่วงหมอชิต - สะพานใหม่) เข้าสู่ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้การเดินทางเชื่อมต่อท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งเป็นไปอย่างสะดวก รวดเร็ว มีประสิทธิภาพ รวมทั้ง เป็นการใช้โครงสร้างพื้นฐานที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หากเห็นชอบ ขอให้โปรดนำเสนอคณะรัฐมนตรีเพื่อทราบผลการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551 และให้ความเห็นชอบให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และกระทรวงคมนาคม เฝ้าดำเนินการตามข้อ 3.4



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
กรรมการและเลขานุการ
คณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน

ตำนานถูกต้อง

วิภาวดี

(นางสาวกวิงทอง สุวรรณรัตน์)
เจ้าหน้าที่วิเคราะห์นโยบายและแผน 5



เลขที่	3570
วันที่	12 ธ.ค. 51
เวลา	15.22 น.

เอกสารแนบ 5

24011

12 6 951

14.00 น.

สำนักงานคณะกรรมการ

พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10100

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เลขรับ 028

วันที่ 5 ธ.ค. 51

เวลา 14.34

ที่ นร 1101/ 6351

ธันวาคม 2551

เรื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

① เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างอิง หนังสือกระทรวงคมนาคม ตอนที่ 1 คค 0805.4/9272 ลงวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551

สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ครั้งที่ 12/2551 วันจันทร์ที่ 1 ธันวาคม 2551

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ได้นำโครงการดังกล่าวเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 โดยคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ดำเนินการในโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ในส่วนของงาน ดังนี้ 1) งานขุดเซกเมนต์ถนนด้านเสี่ยง 2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน ประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 3) งานอาคารผู้โดยสาร 4) งานระบบสาธารณูปโภค และ 5) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน/ปี ในปี 2558 และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยให้ ทสภ. เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคที่แนวโน้มการเจริญเติบโตมากขึ้น ทั้งนี้ ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหาการยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้ ทอท. จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้ว จึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

3. เห็นควรอนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม จำนวน 124.35 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ PMC (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) สำหรับงบลงทุนประจำปี 2552 ในส่วนของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 จำนวน 1,355.40 ล้านบาท เห็นควรให้ดำเนินการได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบดำเนินงานก่อสร้างได้

4. เพื่อให้การดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปตามเป้าหมาย และสามารถควบคุมมิให้วงเงินลงทุน และต้นทุนดำเนินการสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ควรให้ ทอท. ดำเนินการ ดังนี้

4.1 เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 โดยเฉพาะการวางระบบ APM และอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่-1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการปริมาณการขนส่ง และให้ความสำคัญกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีคุณภาพบริการและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้ ทอท. และกระทรวงคมนาคมรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ

4.2 เร่งแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 1 ที่ยังคงอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาคอขวดของทางวิ่งทางขับ โดยเร่งพิจารณารายงานผลการศึกษาค้นคว้าของความเสี่ยง และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวร (Investigation and Check Point Report) เพื่อให้ทางวิ่งทางขับสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และเร่งรัดการชดเชยและการรับซื้อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยสร้างการยอมรับจากประชาชน ทั้งในส่วนของการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

4.3 ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ทั้งในด้านปริมาณการจราจร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และด้านการเงิน ที่มีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจที่จะชะลอตัวลง และผลกระทบจากความมั่นใจอันเกิดจากวิกฤตเศรษฐกิจ รวมทั้งให้ทบทวนสมมติฐานทางการเงินของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เนื่องจากต้นทุนการเงินจะสูงขึ้นจากภาวะความเสี่ยงดังกล่าว

4.4 จัดทำแผนเตรียมพร้อมรับภาวะฉุกเฉินและแผนการรักษาความปลอดภัยในทุกกรณี เพื่อให้ท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับระดับสากล และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญ

กับการเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสำรองภายในประเทศ ท่าอากาศยานในต่างประเทศ การบริหารจัดการ นำส่งผู้โดยสาร ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย และระบบการประสานงานกับหน่วยงานด้านความมั่นคง รวมทั้งให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ใช้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีความเชื่อมั่นและความมั่นใจในระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

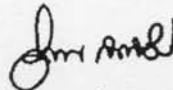
4.5 สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง เกี่ยวกับการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อให้เกิดการยอมรับของชุมชนในระยะยาว

5. เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ ทดม. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 รวมทั้งศึกษาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับขีดความสามารถสูงสุดในการบริการการจัดการจราจรทางอากาศในการเปิดใช้ท่าอากาศยาน พร้อมกันทั้ง 2 แห่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสอดคล้องกับข้อผูกพันด้านการบินระหว่างประเทศ ตามมติคณะกรรมการระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551 ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2551 เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาการแบ่งปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่าง ทสภ. และ ทดม. และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทดม. ที่ชัดเจนต่อไป ทั้งนี้ให้นำผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว

ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้มีหนังสือแจ้งความเห็นดังกล่าวไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งานประสานและอำนวยความสะดวกฝ่ายบริหาร สลก.

โทร. 02-2816326

โทรสาร 02-2816637

ตามที่ กค. ได้เสนอเรื่องโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552 – 2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของ ทอท. เพื่อให้ กรม. พิจารณา และได้ส่งเรื่องให้ สช. เสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของ กรม. (เอกสารแนบ 1) นั้น

อนึ่ง กม. ขอรืชมว่า เรื่องดังกล่าวยังไม่ได้เข้าสู่การพิจารณา
ของ ครม.

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และเห็นควรมีบัญชาให้ ทอท.
และ สนข. ทราบและพิจารณาต่อไป หากชอบด้วยคำริ

ก 10227/2551 น. 30 ต.ค. 2551
 (๓) พิมพ์เอกสาร นอน. นอน. ๒๕๕๑

เพื่อทราบและพิจารณาต่อไป

(นายไมตรี ศรีนราวัฒน์)
รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน
ปลัดกระทรวงคมนาคม
๑๒ ก.ย. ๒๕๕๑


 (นางยุบล รังษยภักดิ์วิเศษ)
 NON.
 31 5051

- รศมย., รศมย., อปท. และ ศพ. 10 ทั่วประเทศ
- คณะกรรมการทบทวนแผนแม่บทการศึกษานานาชาติ (ส่วนกลางและ) และ ส่วน ศึกษาธิการศึกษา
ในส่วนที่เกี่ยวข้อง
- ส่วนอื่น ทชท. ทชท.
- ศพท., ศพท. ทชท. 11. ศพท.



รณน. ปฎิบัติงานแทน
กณน.
7 ม.ค.52

[illegible]



บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
Airports of Thailand Public Company Limited

ด่วนที่สุด

ที่ ทอท. 393 / 2552

สำนักแผนงาน	107 (2)
วันที่	21 มี.ค. 52
เวลา	16.07

สำนักงานนโยบายและแผน	
การขนส่งและจราจร	
วันที่	21 มี.ค. 2552
เลขที่	15-16

กระทรวงคมนาคม	
ที่	932
วันที่	21 มี.ค. 52
เวลา	11.00 น.

จดหมาย	
ที่	150
วันที่	19 มี.ค. 52
เวลา	11.05 น.

16 มกราคม 2552

เรื่อง ขอยื่นรับการขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

① เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง 1. หนังสือบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ ทอท. 6640/2551 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2551
2. หนังสือกระทรวงคมนาคม ที่ ว. 10212/2551 ลงวันที่ 29 ธันวาคม 2551

1. ตามหนังสือที่อ้างถึง 1 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เสนอเรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ถึงกระทรวงคมนาคม (กค.) เพื่อพิจารณาส่งความเห็นต่อคณะรัฐมนตรี (ครม.) นั้น

2. เนื่องจากเมื่อวันที่ 20 ธันวาคม 2551 ได้มีการแต่งตั้งรัฐบาลใหม่ สำนักเลขาธิการ คณะรัฐมนตรี จึงส่งเรื่องดังกล่าวข้างต้นให้ กค. พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง ซึ่ง กค. ได้มีหนังสือ ตามที่อ้างถึง 2 ให้ ทอท. ขนส่งการเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ของ ทอท. ข้างต้น เพื่อ กค. จะได้ดำเนินการต่อไป

3. ทอท. ขอนำเสนอขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสก. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) (งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม ครั้งที่ 3) ของ ทอท. ดังกล่าว ตามข้อ 1

จึงเรียนมาเพื่อพิจารณาดำเนินการให้ต่อไปด้วย จักขอบคุณยิ่ง

② เฝ้าฯ ท่าน พล.อ. (อ.)

เพื่อไปส่งต่อให้ ส.ร. พิจารณา
ดำเนินการต่อไป ทั้งนี้ ขอให้ ส.ร. พิจารณา
ให้ ส.ร. ทราบ

(นางพูนณา รังษณภูวิศกุล)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
19 มี.ค. 52

ขอแสดงความนับถือ

(นายเสรีรัตน์ ประทุมานนท์)

ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รักษาการ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่

③ เรียน พล.อ. สนง

เพื่อดำเนินการต่อไป

นายไมตรี ศรีนราวัฒน์

พล.อ. (อ.)

19 มี.ค. 2552

(นางพูนณา รังษณภูวิศกุล)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
20 มี.ค. 52

ฝ่ายงบประมาณ

โทรศัพท์ 0-2535-3045

โทรสาร 0-2535-4183

333 ถนนเอกชัย กรุงเทพฯ 10210
โทรศัพท์ : 66(0) 2535-1111
โทรสาร : 66(0) 2535-4061, 66(0) 2504-3846
หมายเลขที่ 0107545000292

333 Cherdwong Road, Don Mueang, Bangkok 10210, Thailand
Tel : 66(0) 2535-1111
Fax : 66(0) 2535-4061, 66(0) 2504-3846
Registration No. 0107545000999

WEBSITE : <http://www.airportthai.co.th>
E-mail : aotbio@airportthai.co.th



รตค. 698
วันที่ 3 ส.ค. 52
เวลา 09:11

101

กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 3659
วันที่ 26 พ.ค. 52
เวลา 10:04

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนงาน โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2017

ที่ คค 0805.41/406 ศก0907.4/161 วันที่ 26 กุมภาพันธ์ 2552

เรื่อง ยื่นยื่นการขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557)

และงบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

①

เรียน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนวยการ)

สำนักงานรัฐมนตรี
กระทรวงคมนาคม
เลขรับ 1927
วันที่ 2 ส.ค. 52
เวลา 15:07:16

กองแผนงาน
เลขรับ 595
วันที่ 26 ก.พ. 52
เวลา 10:19:16

1. เรื่องเดิม

สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ นร 0506/18528 ลงวันที่ 19 ธันวาคม 2551 ส่งเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 วงเงินลงทุนจำนวน 77,885.777 ล้านบาท และขออนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) วงเงินจำนวน 1,479.752 ล้านบาท ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) มาเพื่อกระทรวงคมนาคม (คค.) พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งนายกรัฐมนตรี ตามประกาศลงวันที่ 17 ธันวาคม 2551 (เอกสารแนบ 1) ทั้งนี้ คค. ได้ส่งเรื่องดังกล่าวให้ ทอท. พิจารณาแล้ว

2. เรื่องที่เสนอ

ทอท. มีหนังสือ ด่วนที่สุด ที่ ทอท. 393/2552 ลงวันที่ 16 มกราคม 2552 ยื่นยื่นการขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 วงเงินจำนวน 77,885.777 ล้านบาท และงบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) วงเงินจำนวน 1,479.752 ล้านบาท เพื่อ คค. พิจารณานำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ใหม่อีกครั้ง (เอกสารแนบ 2)

3. ข้อเท็จจริง

3.1 โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ที่ ทอท. เสนอมานี้ได้จัดทำภายใต้สมมติฐานที่จะบริหารสนามบินแบบใช้ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทสภ. จะให้บริการแก่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ ส่วนท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) จะให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศตามความสมัครใจเช่นในปัจจุบัน พร้อมทั้งจะให้บริการแก่สายการบินต้นทุนต่ำระหว่างประเทศเพื่อแบ่งเบาความแออัดด้วย

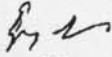
3.2 ปัจจุบัน คค. มีนโยบายการบริหารสนามบินเป็น Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทดม. จะใช้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบินหรือใช้สำหรับเครื่องบินเช่าเหมาลำ ซึ่งเมื่อวันที่ 5 กุมภาพันธ์ 2552 คณะกรรมการพิจารณาคุณสมบัติ และคณะกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ได้เชิญผู้แทน คค. (รองปลัดกระทรวงคมนาคม นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ) ผู้แทนสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) (รองผู้อำนวยการ สนข. นายจุฬา สุขมานพ) และผู้แทน ทอท. (ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่

๑

เรียน ท่าน รปค. (อร.)

สทท. ได้เสนอเรื่อง ยื่นขออนุมัติโครงการพัฒนา
ทสท. ระยะที่ 2 วงเงิน 77,885.77 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2552 - 2557)
และทท. ประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) วงเงิน 1,479.752
ล้านบาท ของ ทอท. ซึ่งเป็นไปตามที่ สทท. ได้ส่งเรื่องขออนุมัติ
โครงการดังกล่าวให้ กก. พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจาก
ได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งนายกรัฐมนตรี
โดย ทอท. ได้ยื่นขออนุมัติโครงการดังกล่าว เพื่อ กก.
พิจารณาสอบถาม กรณ. ใหม่อีกครั้ง ซึ่ง สทท. พิจารณาแล้ว
มีความเห็นตามข้อ 4. และเห็นควรให้มีการจัดประชุมร่วม
ระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องโดยมี ท่าน รวค. เป็นประธาน
เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการนโยบาย Single Airport
และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสท. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงาน
ที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อไป

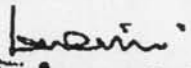
จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณา หากเห็นชอบ
ขอได้โปรดนำเสนอ ท่าน รวค. เพื่อพิจารณากำหนดการประชุม
ต่อไป


(นางยุษมา รุ่งตฤณวิชิต)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
26 ก.พ. 52

๑ เขียน ทท. รต.

เพื่อโปรดพิจารณา และดำเนินการต่อไป

๑ เขียน นทค.
๑ - เพื่อทบทวนและกำหนด
กำหนดประชุมในวันที่ 16 ส.ค. 52 ถึง 2 ส.ค. 2552
เวลา 10.00 น.


(นายโสภณ ชัยปณ)
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม
๑๑/๒๖/๕๒ ๑๓ ส.ค. 2552
๑๑/๒๖/๕๒

ด้วยข้อแตกต่างระหว่างนโยบายที่จะบริหารสนามบินแบบ Single Airport และ สมมติฐานการจัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ของ ทอท. ที่จะใช้สนามบิน ทสภ. และ ทคม. ควบคู่กันไป โดยย้ายการให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำทั้งหมดมาไว้ที่ ทคม. และเพื่อป้องกันประเด็น ข้อโต้แย้งในการแก้ไขเปลี่ยนแปลงมติ ครม. เกี่ยวกับการใช้ ทคม. เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 (ให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มี การเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ ทคม. ตามความสมัครใจ ในระยะแรก และให้ศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ ทคม. เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติ และสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศในระยะต่อไป) และการนำเสนอโครงการ พัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. ประกอบกับมีข้อสังเกตจากคณะกรรมการ การคมนาคมเกี่ยวกับการทำความเข้าใจในความหมายของ Single Airport สหข. จึงพิจารณา เห็นสมควรให้มีการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องโดยมีรัฐมนตรีว่าการ กระทรวงคมนาคม (รวค.) เป็นประธาน เพื่อหาข้อสรุปแนวทางการดำเนินการนโยบาย Single Airport และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง นำไปดำเนินการต่อไป

BJP

⑧

ဒီဇင်ဘာ ၁၀.၁၉၆၂.

ဒေါက်တာမောင်မောင်

ကလေးသူငယ်များအတွက်

အားပေးမှုအတွက် အထူးကျေးဇူးတင်

အလေးပြု

အလေးပြု

မေတ္တာတော်

⑨

ဒေါက်တာမောင်မောင်

အားပေးမှုအတွက်



(အထူးကျေးဇူးတင်)

ဒီဇင်ဘာ ၁၀.၁၉၆၂.

ဒီဇင်ဘာ ၁၀.၁၉၆၂.

⑩

ဒေါက်တာမောင်မောင်

အားပေးမှုအတွက်

အထူးကျေးဇူးတင်

အလေးပြု

အလေးပြု

မေတ္တာတော်



บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ กระทรวงคมนาคม สำนักงานรัฐมนตรี โทร 02 283 3090

ที่ คค 0100/ สรค 464

วันที่ 3 มีนาคม 2552

เรื่อง การติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ

เลขที่	677
วันที่	3 มี.ค. 52
เวลา	19.25 น.
สถานที่	ห้อง

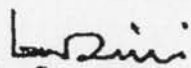
① เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

เพื่อเป็นการเร่งรัดติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ จึงกำหนดนัดประชุม ในวันจันทร์ที่ 16 มีนาคม 2552 เวลา 10.00 น ตามประเด็นข้างท้ายนี้

1. มาตรการเร่งด่วนสำหรับกรณีฉุกเฉินการปิดล้อมท่าอากาศยาน
2. การให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการด้านการขนส่งทางอากาศ จากการปิดล้อมท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
3. การแก้ไขปัญหาผลกระทบทางเสียงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
4. นโยบายการใช้ท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport)
5. การก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2
6. การใช้ประโยชน์ที่ราชพัสดุของ สบพ. และ ขอ.
7. การใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ขอ.

โดยให้ สนข. เป็นฝ่ายเลขานุการที่ประชุม

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และดำเนินการต่อไป

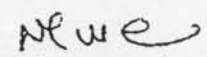

(นายโสภณ ชาร์มย์)

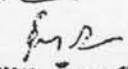
รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

②

เรียน ผอ.สนข. - 664

โปรดทราบ และพิจารณาดำเนินการต่อไปด้วย


(นายสุรชัย ชาริต์พงษ์)
ปลัดกระทรวงคมนาคม



(นางรุจยา รังษณวิศุทธิ์)
ผู้อำนวยการกองแผนงาน
4 มี.ค. 52



ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน
รับที่ 459
วันที่ 1 มี.ค. 52
เวลา 18.69 น.

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
เลขรับ 3291
วันที่ 31 มี.ค. 52
เวลา 0853

การรับเอกสาร
เลขรับ 6066
วันที่ 26 มี.ค. 52
เวลา 10.45 น.

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร สำนักแผนงาน โทร. 0 2215 1515 ต่อ 2017

ที่ คค 0805.4/ 67/

วันที่ 25 มีนาคม 2552

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557)

ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน รองปลัดกระทรวงคมนาคม (ด้านอำนาจการ)

เลขรับ 1049
วันที่ 26 มี.ค. 52
เวลา 11.10 น.

1. เรื่องเดิม

1.1 เมื่อวันที่ 24 พฤศจิกายน 2551 กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) วงเงินลงทุนจำนวน 77,885.777 ล้านบาท ระยะเวลาดำเนินงาน 6 ปี (ปีงบประมาณ 2552-2557) ภายใต้สมมติฐานบริหาร 2 สนามบินควบคู่กันไป และไม่มี การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้ สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีได้ส่งเรื่องดังกล่าวคืนเพื่อ คค. พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง เนื่องจากได้มีพระบรมราชโองการโปรดเกล้าฯ แต่งตั้งนายกรัฐมนตรี ตามประกาศลงวันที่ 17 ธันวาคม 2551 (เอกสารแนบ 1)

1.2 เมื่อวันที่ 16 มกราคม 2552 ทอท. ได้เสนอยืนยันการขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 วงเงินจำนวน 77,885.777 ล้านบาท ตามข้อ 1.1 เพื่อ คค. พิจารณานำเสนอ ครม. อีกครั้ง (เอกสารแนบ 2)

1.3 สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) พิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบัน คค. มีแนวทางการบริหารท่าอากาศยานเป็น Single Airport แต่สมมติฐานการจัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ของ ทอท. จะใช้ ทสภ. และท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ควบคู่กันไป ซึ่งอาจทำให้เกิดประเด็นปัญหาในการนำเสนอโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เข้าสู่การพิจารณาของ ครม. จึงเสนอ คค. พิจารณาให้มีการจัดประชุมร่วมระหว่างหน่วยงานและผู้เกี่ยวข้องเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการบริหาร Single Airport และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องนำไปดำเนินการต่อไป (เอกสารแนบ 3)

2. ข้อเท็จจริง

เมื่อวันที่ 16 มีนาคม 2552 คค. ได้จัดประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศ โดยมีรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน ซึ่งที่ประชุมได้มีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการฯ ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับสำคัญของการก่อสร้าง

3. เรื่องเพื่อพิจารณา

เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมดังกล่าวข้างต้น สนข. จึงเห็นควรส่งคืนเรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) ให้ ทอท. เพื่อพิจารณาทบทวน ก่อนนำเสนอ คค. พิจารณาใหม่อีกครั้ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ และพิจารณา หากชอบด้วยคำริ กรุณานำเรียนปลัดกระทรวงคมนาคมพิจารณา ก่อนมีบัญชา ให้ ทอท. ดำเนินการต่อไป

รณชัย ไชยวงศ์

(นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์)

ผู้อำนวยการสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร

เรียน ท่าน รปค. (อร.)

1. สนข. ได้เสนอเรื่อง ขออนุมัติ โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552 - 2557) ของ ทอท. โดย ทอท. ได้เสนอขึ้นชั้นการขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 วงเงิน 77,885.777 ล้านบาท เพื่อให้ คค. พิจารณานำเสนอ ครม. ต่อไป ซึ่ง สนข. พิจารณาแล้วเห็นว่า ปัจจุบัน คค. มีแนวทางการบริหารท่าอากาศยานเป็นแบบ Single Airport แต่สมมติฐานการจัดทำโครงการดังกล่าวของ ทอท. จะใช้ ทสภ. และ ทคม.ควบคู่กันไป ดังนั้นอาจทำให้เกิดประเด็นปัญหาในการนำเสนอโครงการเข้าสู่การพิจารณาของ ครม. จึงเสนอให้ คค. จัดประชุมเพื่อหาข้อสรุปแนวทางการบริหาร Single Airport และการดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ก่อนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

2. ในการประชุมติดตามการดำเนินงานด้านการขนส่งทางอากาศของ คค. โดยมี ท่าน รวค. เป็นประธาน เมื่อวันที่ 16 มี.ค. 2552 ได้มีมติให้ คค. ส่งคืนเรื่องการขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. เพื่อปรับปรุงโครงการให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง ดังนั้น เพื่อให้เป็นไปตามมติที่ประชุมดังกล่าว สนข. จึงเห็นควรส่งเรื่องคืน ให้ ทอท. เพื่อพิจารณาทบทวน ก่อนนำเสนอ คค. เพื่อพิจารณาใหม่อีกครั้งหนึ่ง

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา มีบัญชาให้ ทอท. พิจารณาดำเนินการต่อไป หากชอบด้วยคำริ

ศึชน กมล. ทอท.

เพื่อพิจารณาทบทวน ก่อนนำเสนอ คค.

เพื่อพิจารณาอีกครั้ง

- ศ.ค.ค. ดำเนินการ

ม.อ. พลเอก

cen. จก.

1 มี.ค. 52

(นายไมตรี ศรีนราวัฒน์)

รองปลัดกระทรวง ปฏิบัติราชการแทน

ปลัดกระทรวงคมนาคม

12 7 มี.ค. 2552

(นางยุภา รังษณภูริศร)

ผู้อำนวยการกองแผนงาน

26 มี.ค. 52

- รวค., รวช., รวผ., รวอ., และ รวท.ทราบด้วย
- พลอ., พลน., พลอ., พลท. และ พลอ.พิจารณาแล้วเห็นควรให้ส่งคืน
นอกรอบทางให้ทราบ นอกรอบให้แจ้งให้ คค. ทราบด้วย โดยให้ ส่งไป
เป็นเจ้าของเรื่อง

(ลงชื่อ) นางสุวิภา รังษณภูริศร

นางยุภา รังษณภูริศร

มท.

ร.อ. รังษณภูริศร

1 มี.ค. 52

ผลการประชุมคณะกรรมการรัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ 7/2552

เมื่อวันที่ 11 มีนาคม 2552

การย้ายเที่ยวบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) จากท่าอากาศยานดอนเมืองกลับมา
ยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

กระทรวงคมนาคมได้เสนอเรื่องการย้ายเที่ยวบินของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) จากท่าอากาศยาน
ดอนเมืองกลับมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปได้ดังนี้

1. สาระสำคัญ

1) สืบเนื่องจากการประชุมเชิงปฏิบัติการระหว่างผู้ประกอบการสายการบินและผู้ประกอบการที่เกี่ยวข้อง
กับธุรกิจการบิน เพื่อพิจารณาแนวทางการดำเนินงานเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่ง
ทางอากาศในภูมิภาค ที่ประชุมมีความเห็นว่า ประเทศไทยจะต้องใช้สนามบินแห่งเดียว คือ ท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ (ทสภ.) เพื่อเพิ่มความสามารถในการแข่งขันและบรรลุเป้าหมายในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค
นอกจากนั้น การใช้ 2 สนามบิน คือ ทสภ. และท่าอากาศยานดอนเมือง (ทคม.) มีข้อจำกัดของระยะห่าง
ประมาณ 18 ก.ม. และการประกาศเขตห้ามบิน ทำให้เกิดปัญหาจุดตัดของเส้นทางบิน

2) ปัจจุบัน บกท. ประสบปัญหาทางการเงินซึ่งเป็นผลจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก และจำเป็นต้องเร่งฟื้นฟู
ฐานะการเงินโดยการเพิ่มรายได้ และลดค่าใช้จ่าย ซึ่งการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. ไปยัง ทสภ.
เพื่อปฏิบัติการบินเพียงจุดเดียว จะช่วยลดภาระค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน 2 สนามบิน โดยยกเลิกการ
ให้บริการที่ ทคม. ซึ่งมีผลประกอบการขาดทุน เนื่องจากมีภาระค่าใช้จ่ายบริการภาคพื้น ประมาณ 220 ล้านบาท/ปี
และค่าใช้จ่ายบุคลากร ประมาณ 427 ล้านบาท/ปี ดังนั้น กระทรวงคมนาคม จึงเสนอให้ที่ประชุมพิจารณา
ให้ความเห็นชอบการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศของ บกท. จาก ทคม. กลับ ทสภ.

2. ความเห็นและประเด็นอภิปราย

1) ข้อมูลเหตุผลความจำเป็นในการใช้ ทสภ. เป็นจุดบินเพียงแห่งเดียว (Single Airport) และการย้าย
เที่ยวบินภายในประเทศ ของ บกท. กลับ ทสภ. ข้างต้น ที่ผ่านมายังไม่เคยมีการเผยแพร่และสร้างความเข้าใจ
กับประชาชนอย่างทั่วถึง ซึ่งกระทรวงคมนาคมควรจัดเตรียมข้อมูลที่ชัดเจน ทั้งในด้านเทคนิคที่เกี่ยวกับ
ปัญหาการจัดการจราจรทางอากาศ ปัญหาการบริหารจัดการของสายการบิน และโอกาสในการสร้าง
เครือข่ายเส้นทางบิน รวมทั้งควรเปรียบเทียบค่าใช้จ่ายระหว่าง 2 สนามบินเพื่อเผยแพร่และ
ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบอย่างทั่วถึง

2) ปัจจุบัน ผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศ ร้อยละ 30 จะต่อเครื่องไปประเทศอื่น ที่เหลือร้อยละ 70 จะอยู่ที่
ประเทศไทย แต่เนื่องจากพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศเปลี่ยนแปลงจากเดิมที่มี
ปลายทางกรุงเทพมหานคร หรือเดินทางต่อไปจังหวัดเชียงใหม่ และ ภูเก็ต แต่ปัจจุบันมีการต่อเครื่องไปยัง
จังหวัดอื่นมากขึ้น เช่น เส้นทางบินกรุงเทพฯ - อุดรธานี และกรุงเทพฯ - ขอนแก่น เป็นต้น ดังนั้น การแบ่ง
เที่ยวบินบางส่วนไปให้บริการที่ ทคม. ทำให้ลูกค้าของ บกท. เลือกใช้บริการสายการบินอื่นที่สามารถ
ต่อเครื่องไปยังจังหวัดต่าง ๆ ได้อย่างสะดวกรวดเร็วกว่าการใช้บริการของ บกท. ดังนั้น การย้ายเที่ยวบิน
กลับ ทสภ. จะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของ บกท. อีกทางหนึ่ง

3) ทั้งนี้ บกท. ได้ประกาศตารางการบินฤดูร้อน ภายใต้สมมติฐานการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก
ทคม. กลับมาที่ ทสภ. ซึ่งหากไม่ดำเนินการตามที่ประกาศไว้ อาจส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ และความเชื่อมั่น
ของผู้ถือหุ้น และนักลงทุน เนื่องจาก บกท. เป็นบริษัทมหาชนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย อย่างไรก็ตาม

ที่ผ่านมาการย้ายเที่ยวบินไปยัง ทคม.ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 นั้น เป็นการย้ายเที่ยวบินตามความสมัครใจ ดังนั้น การที่ บกท. หรือสายการบินอื่นจะย้ายเที่ยวบินกลับไปยัง ทสก. ก็ควรอยู่บนพื้นฐานความสมัครใจ โดย บกท. ควรชี้แจงเหตุผล และความจำเป็นต่อผู้ถือหุ้น และประชาสัมพันธ์เพื่อสร้างความเข้าใจกับประชาชนต่อไป

4) การย้ายการให้บริการของ บกท. จาก ทคม. ไปยัง ทสก. นั้น ควรเป็นการตัดสินใจในเชิงธุรกิจของ บกท. และควรพิจารณาบนพื้นฐานของความสะดวกคล่องกับนโยบายการใช้ประโยชน์สนามบินของประเทศ และมีการเปรียบเทียบผลประโยชน์ในการลดค่าใช้จ่ายของ บกท. รวมทั้งพิจารณาถึงความพึงพอใจของผู้ใช้บริการเป็นหลัก ซึ่งเรื่องนี้ บกท. อาจเสนอเรื่องการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศกลับ ทสก. ให้คณะกรรมการ บกท. ชุดใหม่ พิจารณาต่อไป

5) เนื่องจากนโยบายการใช้ประโยชน์สนามบินทั้ง 2 แห่ง ยังไม่มีความชัดเจน ทั้งในด้านบทบาทและทิศทางการพัฒนาของท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่ง และข้อมูลสถิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เป็นต้น ซึ่งหากดำเนินนโยบาย Single Airport ในขณะนี้ อาจกระทบต่อ กฎ และระเบียบของรัฐในเรื่องการอนุญาตเส้นทางบิน การให้บริการการบิน และการลงทุนของภาครัฐ

6) นอกจากนี้ ยังไม่ชัดเจนว่าในกรณีที่สถานการณ์เศรษฐกิจปรับตัวดีขึ้นในอนาคต และปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทยเพิ่มขึ้น กระทรวงคมนาคมจะสามารถก่อสร้างขยายขีดความสามารถของ ทสก. เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้ทันเวลา โดยไม่ต้องกลับมาปฏิบัติการบินที่ ทคม. อีก ดังนั้น กระทรวงการคมนาคม ควรเร่งจัดทำรายละเอียดข้อมูลที่ชัดเจน ทั้งในด้าน ข้อดี ข้อเสีย และผลกระทบต่าง ๆ จากการดำเนินนโยบาย Single Airport หรือ Dual Airport ทั้งในเรื่องการให้บริการสายการบิน การควบคุมการจราจรทางอากาศ ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของ ทสก. ในช่วง 3-4 ปีข้างหน้า ผลกระทบด้านเสี่ยงจากการขยายการให้บริการของ ทสก. และข้อมูลสถิติอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งแผนการใช้ประโยชน์ ทคม. หากดำเนินนโยบาย Single Airport เพื่อนำเสนอคณะกรรมการ รศก. พิจารณาอีกครั้งหนึ่ง

3. มติคณะกรรมการ รศก.

1) รับทราบการปรับเที่ยวบินภายในประเทศกลับมาให้บริการที่ ทสก. ซึ่งเป็นการตัดสินใจทางธุรกิจของ บกท. โดยที่ประชุมมีข้อสังเกตใน 3 ประเด็น ดังนี้

(1) บกท. ควรพิจารณาการปรับเที่ยวบินภายในประเทศให้เหมาะสมและสามารถตอบสนองความต้องการของผู้ใช้บริการเป็นสำคัญ

(2) ในการพิจารณาเปิดบริการเที่ยวบินภายในประเทศ ณ ทสก. เพียงแห่งเดียว บกท. ควรคำนึงถึงความชัดเจนของนโยบายที่จะใช้ระบบท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport) หรือระบบท่าอากาศยานพาณิชย์ 2 แห่ง (Dual Airport)

(3) บกท. ควรเสนอเรื่องดังกล่าวให้คณะกรรมการ บกท. ชุดใหม่ที่จะจัดตั้งขึ้นในเดือนเมษายน 2552 รับทราบหรือพิจารณา

2) มอบหมายกระทรวงคมนาคม จัดทำข้อมูลวิเคราะห์เกี่ยวกับปัญหาการจัดการจราจรทางอากาศ ปัญหาการบริหารจัดการของสายการบิน และโอกาสในการสร้างเครือข่ายเส้นทางบิน รวมทั้งเปรียบเทียบการกำหนดนโยบายให้ ทสก. เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค ทั้งในด้านความคุ้มค่า ทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ข้อดี และข้อเสีย รวมทั้งการขยายขีดความสามารถของ ทสก. ในระยะต่อไป และนำเสนอคณะกรรมการ รศก. ภายใน 2 สัปดาห์

ด่วนที่สุด
ที่ นร 1115/5351



สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กทม. 10100

18 ธันวาคม 2551

เรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557)
งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ด่วนมาก ที่ นร 0506/ว(ล)17346 ลงวันที่ 26 พฤศจิกายน 2551

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ได้ส่งเรื่อง ขออนุมัติโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) งบประมาณประจำปี 2552 เพิ่มเติม (ครั้งที่ 3) ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณาเสนอความเห็นเพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ได้นำโครงการดังกล่าว เสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ พิจารณา เมื่อวันที่ 1 ธันวาคม 2551 โดยคณะกรรมการฯ มีความเห็น ดังนี้

1. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ดำเนินการในโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ในส่วนของงาน ดังนี้ 1) งานขุดเซกผลกระทบด้านเสียง 2) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 3) งานอาคารผู้โดยสาร 4) งานระบบสาธารณูปโภค และ 5) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 60 ล้านคน/ปี ในปี 2558 และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะทำให้ ทสภ. เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคที่แนวโน้มการเจริญเติบโตมากขึ้น ทั้งนี้ ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมฯ ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

2. สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหาการยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้ ทอท. จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชนที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้วจึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

3. เห็นควรอนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม จำนวน 124.35 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ PMC (รวมสำรวจราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) สำหรับงบลงทุนประจำปี 2552 ในส่วนของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3

จำนวน 1,355.40 ล้านบาท เห็นควรให้ดำเนินการได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบดำเนินงานก่อสร้างได้

4. เพื่อให้การดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปตามเป้าหมาย และสามารถควบคุมมิให้วงเงินลงทุน และต้นทุนดำเนินการสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ควรให้ ทอท. ดำเนินการ ดังนี้

4.1 เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 โดยเฉพาะการวางระบบ APM และอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยต่อการปริมาณการขนส่ง และให้ความสำคัญกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีคุณภาพบริการและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้ ทอท. และกระทรวงคมนาคมรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ

4.2 เร่งแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 1 ที่ยังค้างอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาคาการหลุดตัวของทางวิ่งทางขับ โดยเร่งพิจารณารายงานผลการศึกษาค้นคว้าของความเสียหาย และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวร (Investigation and Check Point Report) เพื่อให้ทางวิ่งทางขับสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และเร่งรัดการชดเชยและการรับซื้อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยสร้างการยอมรับจากประชาชน ทั้งในส่วนของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

4.3 ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ทั้งในด้านปริมาณการจราจร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และด้านการเงิน ที่มีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจที่จะชะลอตัวลง และผลกระทบจากความมั่นใจอันเกิดจากวิกฤตสุวรรณภูมิ รวมทั้งให้ทบทวนสมมติฐานทางการเงินของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เนื่องจากต้นทุนการเงินจะสูงขึ้นจากภาวะความเสี่ยงดังกล่าว

4.4 จัดทำแผนเตรียมพร้อมรับภาวะฉุกเฉินและแผนการรักษาความปลอดภัยในทุกกรณี เพื่อให้ท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับระดับสากล และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญกับการเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสำรองภายในประเทศ ท่าอากาศยานในต่างประเทศ การบริหารจัดการนำส่งผู้โดยสาร ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย และระบบการประสานงานกับหน่วยงานด้านความมั่นคง รวมทั้งให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ใช้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศมีความเชื่อมั่นและความมั่นใจในระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

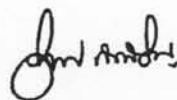
4.5 สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อให้เกิดการยอมรับของชุมชนในระยะยาว

5. เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 รวมทั้งศึกษาเพื่อหา

ข้อสรุปเกี่ยวกับขีดความสามารถสูงสุดในการบริการการจัดการจราจรทางอากาศในการเปิดใช้ท่าอากาศยานพร้อมกันทั้ง 2 แห่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสอดคล้องกับข้อผูกพันด้านการบินระหว่างประเทศ ตามมติคณะกรรมการระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยานครั้งที่ 1/2551 ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2551 เพื่อนำมาประกอบการพิจารณาการแบ่งปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่าง ทสภ. และ ทคท. และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทคท. ที่ชัดเจนต่อไป ทั้งนี้ให้นำผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอความเห็น ประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีต่อไปด้วย
จักขอบคุณยิ่ง

ขอแสดงความนับถือ



(นายอานันท์ ปันยารชุน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

สำนักวิเคราะห์โครงการลงทุนภาครัฐ

โทร. 0 2281 6328 โทรสาร 0 2280 1860

สำเนา



ที่ นร 110175941

สำนักงานคณะกรรมการ
พัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
962 ถนนกรุงเกษม กรุงเทพฯ 10100

๒๒ ธันวาคม ๒๕๕๑

เรื่อง โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๒-๒๕๕๗)
งบประมาณประจำปี ๒๕๕๒ เพิ่มเติม (ครั้งที่ ๓) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด
(มหาชน)

เรียน ปลัดกระทรวงคมนาคม

อ้างถึง หนังสือกระทรวงคมนาคม ด่วนที่สุด ที่ คค 0805.4/9272 ลงวันที่ ๒๔ พฤศจิกายน ๒๕๕๑
สิ่งที่ส่งมาด้วย รายงานการประชุมคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ
ครั้งที่ ๑๒/๒๕๕๑ วันจันทร์ที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑

ตามหนังสือที่อ้างถึง กระทรวงคมนาคม ได้เสนอเรื่องโครงการพัฒนาท่าอากาศยาน
สุวรรณภูมิ (ทสภ.) ระยะที่ ๒ (ปีงบประมาณ ๒๕๕๒-๒๕๕๗) งบประมาณประจำปี ๒๕๕๒ เพิ่มเติม
(ครั้งที่ ๓) ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ให้สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการ
เศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพิจารณา เพื่อเสนอความเห็นประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรี
ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

สำนักงานฯ ได้นำโครงการดังกล่าวเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจ
และสังคมแห่งชาติพิจารณาเรียบร้อยแล้ว เมื่อวันที่ ๑ ธันวาคม ๒๕๕๑ โดยคณะกรรมการฯ
มีความเห็น ดังนี้

๑. เห็นควรให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ดำเนินการในโครงการพัฒนา ทสภ.
ระยะที่ ๒ ในส่วนของงาน ดังนี้ ๑) งานขุดเซกผลกระทบบ้านเสี่ยง ๒) งานก่อสร้างลานจอดอากาศยาน
ประชิดและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ ๑ ๓) งานอาคารผู้โดยสาร ๔) งานระบบสาธารณูปโภค
และ ๕) งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ ๖๐ ล้านคน/ปี
ในปี ๒๕๕๘ และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง ตลอดจนมีคุณภาพการให้บริการตามมาตรฐานสากล
ซึ่งจะทำให้ ทสภ. เป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคที่แนวโน้มการเจริญเติบโตมากขึ้น
ทั้งนี้ ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม
ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ

๒. สำหรับงานก่อสร้างทางวิ่งที่ ๓ (Airfield Pavement) เนื่องจากยังมีปัญหา
การยอมรับจากประชาชน จึงเห็นควรให้ ทอท. จัดให้มีกระบวนการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน
ที่ได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องเพื่อสร้างความยอมรับ และเร่งรัดจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อม

ให้แล้วเสร็จโดยเร็ว เพื่อเสนอขอความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติก่อนแล้ว จึงนำเสนอคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีพิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้งหนึ่ง

3. เห็นควรอนุมัติงบประมาณลงทุนประจำปี 2552 เพิ่มเติม จำนวน 124.35 ล้านบาท เพื่อดำเนินงานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ PMC (รวมสำรอนราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7) สำหรับงบลงทุนประจำปี 2552 ในส่วนของงานก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 จำนวน 1,355.40 ล้านบาท เห็นควรให้ดำเนินการได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติ และคณะรัฐมนตรีได้ให้ความเห็นชอบดำเนินการก่อสร้างได้

4. เพื่อให้การดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปตามเป้าหมาย และสามารถควบคุมมิให้วงเงินลงทุน และต้นทุนดำเนินการสูงกว่าที่คาดการณ์ไว้ ควรให้ ทอท. ดำเนินการ ดังนี้

4.1 เร่งดำเนินการออกแบบรายละเอียด (Detail Design) โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 โดยเฉพาะการวางระบบ APM และอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 1 เพื่อให้เกิดความชัดเจนในรายละเอียดและแผนการดำเนินงาน โดยคำนึงถึงความสอดคล้องกับการปริมาณการขนส่ง และให้ความสำคัญกับการใช้พื้นที่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด มีคุณภาพบริการและความปลอดภัยตามมาตรฐานสากล ตลอดจนดำเนินการให้เป็นไปตามกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อดำเนินโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ ให้ ทอท. และกระทรวงคมนาคมรายงานให้คณะรัฐมนตรีทราบเป็นระยะ

4.2 เร่งแก้ไขปัญหาการดำเนินโครงการ ทสภ. ระยะที่ 1 ที่ยังคงอยู่ในขณะนี้ โดยเฉพาะการแก้ไขปัญหาคาการหลุดตัวของทางวิ่งทางขับ โดยเร่งพิจารณารายงานผลการศึกษาค่าเหตุของความเสียหาย และข้อเสนอแนะแนวทางแก้ไขอย่างถาวร (Investigation and Check Point Report) เพื่อให้ทางวิ่งทางขับสามารถใช้งานได้อย่างปลอดภัย และเร่งรัดการชดเชยและการรับซื้อสิ่งปลูกสร้างของประชาชนโดยรอบท่าอากาศยาน ที่ได้รับผลกระทบทางเสียง ตามมติคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติและคณะรัฐมนตรีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะช่วยสร้างการยอมรับจากประชาชน ทั้งในส่วนของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 1 และระยะที่ 2

4.3 ดำเนินการจัดทำแผนบริหารความเสี่ยง ทั้งในด้านปริมาณการจราจร ด้านเทคนิค ด้านปฏิบัติการ และด้านการเงิน ที่มีผลมาจากการเปลี่ยนแปลงของสภาพเศรษฐกิจที่จะชะลอตัวลง และผลกระทบจากความมั่นใจอันเกิดจากวิกฤตสุวรรณภูมิ รวมทั้งให้ทบทวนสมมติฐานทางการเงินของโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 เนื่องจากต้นทุนการเงินจะสูงขึ้นจากภาวะความเสี่ยงดังกล่าว

4.4 จัดทำแผนเตรียมพร้อมรับภาวะฉุกเฉินและแผนการรักษาความปลอดภัยในทุกกรณี เพื่อให้ท่าอากาศยานสากลหลักของประเทศเป็นท่าอากาศยานที่มีมาตรฐานความปลอดภัยระดับโลกที่มีประสิทธิภาพ เป็นที่ยอมรับระดับสากล และสามารถให้บริการได้อย่างต่อเนื่อง โดยให้ความสำคัญ

กับการเชื่อมโยงกับท่าอากาศยานสำรองภายในประเทศ ท่าอากาศยานในต่างประเทศ การบริหารจัดการ นำส่งผู้โดยสาร ระบบเทคโนโลยีที่ทันสมัย และระบบการประสานงานกับหน่วยงานด้านความมั่นคง รวมทั้งให้ดำเนินการประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเพื่อให้ผู้ใช้บริการทั้งในประเทศและต่างประเทศ มีความเชื่อมั่นและความมั่นใจในระบบความปลอดภัยของท่าอากาศยาน

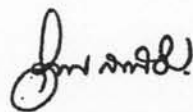
4.5 สร้างกระบวนการมีส่วนร่วมและสร้างความเข้าใจอย่างต่อเนื่อง เกี่ยวกับการดำเนินงานของ ทอท. เพื่อให้เกิดการยอมรับของชุมชนในระยะยาว

5. เห็นควรให้กระทรวงคมนาคม เร่งรัดการศึกษาความเหมาะสมการใช้ประโยชน์ ทดม. ตามมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2550 รวมทั้งศึกษาเพื่อหาข้อสรุปเกี่ยวกับ ขีดความสามารถสูงสุดในการบริการการจัดการจราจรทางอากาศในการเปิดใช้ท่าอากาศยาน พร้อมกันทั้ง 2 แห่ง ได้อย่างมีประสิทธิภาพ มีความปลอดภัย และสอดคล้องกับข้อผูกพันด้านการบิน ระหว่างประเทศ ตามมติคณะกรรมการระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน ครั้งที่ 1/2551 ที่ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 29 เมษายน 2551 เพื่อนำมาประกอบการพิจารณา การแบ่งปริมาณการจราจรทางอากาศระหว่าง ทสภ. และ ทดม. และจัดทำแผนการใช้ประโยชน์ ทดม. ที่ชัดเจนต่อไป ทั้งนี้ ให้นำผลการศึกษาดังกล่าวเสนอคณะรัฐมนตรีโดยเร็ว

ทั้งนี้ สำนักงานฯ ได้มีหนังสือแจ้งความเห็นดังกล่าวไปยังสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี เพื่อประกอบการพิจารณาของคณะรัฐมนตรีแล้ว

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบ

ขอแสดงความนับถือ



(นายอำพน กิตติอำพน)

เลขาธิการคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ

งานประสานและอำนวยการฝ่ายบริหาร สลก.

โทร. 02-2816326

โทรสาร 02-2816637

ส่วนที่ 2

สาระสำคัญของโครงการ

ส่วนที่ 2

สาระสำคัญของโครงการ

1. หลักการและเหตุผล

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ออกแบบให้มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารรวมได้ 45 ล้านคนต่อปี เมื่อเปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2549 มีปริมาณผู้โดยสารรวม 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปีในปี 2550 ทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร เมื่อ 6 ก.พ.50 กรม. จึงมีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.) ตามความสมัครใจในระยะแรก ซึ่งช่วยบรรเทาความแออัดของปริมาณการจราจรทางอากาศเฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศบางส่วนเท่านั้น

ทอท. จึงได้จัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารรวม 60 ล้านคนต่อปี ระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี โดยการย้ายปริมาณการจราจรทางอากาศของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers: LCCs) ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามความสมัครใจมาให้บริการที่ ทดม.

แต่เนื่องจากโครงการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) ประกอบด้วยงานก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน โดย สศช. มีความเห็นว่า ทอท.จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ ฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว จึงทำให้การดำเนินการโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ และปัจจุบัน คค.มีนโยบาย การบริหารสนามบินแบบ Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทดม. เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทดม.ไปให้บริการ ณ ทสภ. ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา ทอท. จึงได้พิจารณาแนวทางการพัฒนา ทสภ. ให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง ทั้งในส่วนของสมมติฐานและข้อมูลการจราจรทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งสถานะเศรษฐกิจตกต่ำทั่วโลก โดยคาดว่าในปี พ.ศ. 2554 ทสภ.จะมีจำนวนผู้โดยสารรวมของ ทสภ. 47.304 ล้านคน ซึ่งเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ.2554 เป็นต้นไป

2. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก 45 ล้านคนต่อปี เป็น 60 ล้านคนต่อปี เพื่อบรรเทาความแออัดของจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3. เป้าหมาย

ดำเนินโครงการพัฒนา ทสก. ให้แล้วเสร็จในปีงบประมาณ 2559 ประกอบด้วย

3.1 อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Midfield Satellite) พร้อมติดตั้งอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านกิจกรรมการบินอย่างครบถ้วน มีจำนวนประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 หลุมจอด สามารถจอดอากาศยานขนาด A-380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด และอากาศยานขนาด B-747 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด

3.2 ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อรองรับหลุมจอดอากาศยานจำนวน 28 หลุมจอด พร้อมก่อสร้างระบบทางขับเพื่อเข้าสู่ลานจอดรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมพื้นที่ประมาณ 960,000 ตารางเมตร

3.3 ส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) โดยก่อสร้างอุโมงค์สำหรับส่วนต่อเชื่อมระหว่างปลายทางอุโมงค์ด้านใต้ใต้ทำการก่อสร้างใน ระยะที่ 1 มายังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และสร้างต่อโดยตลอดลานจอดอากาศยานและทางขับด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 รวมเป็นความยาวของอุโมงค์ส่วนที่จะสร้างต่อเติมทั้งสิ้นประมาณ 700 เมตร รวมถึงติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) เชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

3.4 ส่วนขยายอาคารผู้โดยสารหลักด้านทิศตะวันออก สำหรับรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ พื้นที่ขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 135 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะทำให้มีพื้นที่เพิ่มขึ้นประมาณ 60,000 ตารางเมตร

3.5 อาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1) โดยสร้างเป็นอาคาร 2 ส่วน ด้านหน้าเป็นอาคารสำนักงานสูง 4 ชั้น พื้นที่ประมาณ 35,000 ตารางเมตร ส่วนด้านหลังเป็นอาคารที่จอดรถ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และดาดฟ้าอีก 1 ชั้น พื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางเมตร สามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,000 คัน พร้อมสร้างทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถยนต์ที่อยู่ข้างเคียงและสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับ ขานชาลา ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร

3.6 ระบบสาธารณูปโภค เพื่อรองรับการเพิ่มขีดความสามารถของโครงการพัฒนา ทสก.

3.7 ดำเนินการจัดจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant: PMC)

4. ระยะเวลาดำเนินการ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559) มีระยะเวลาดำเนินการประมาณ 6 ปี โดยมีรายละเอียดตามตารางระยะเวลาดำเนินการ ในตารางที่ 2-1

[illegible]

Test & Commissioning

5. สถานที่ตั้งโครงการ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ในพื้นที่อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออกประมาณ 30 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 20,000 ไร่ โดยมีความกว้าง 4 กิโลเมตร ยาว 8 กิโลเมตร ขอบเขตด้านทิศเหนือของพื้นที่อยู่ห่างจากถนนสุขุมวิท 77 (ซอยอ่อนนุช) ประมาณ 800 เมตร ทิศใต้ห่างจากถนนบางนา-ตราด ประมาณ 3 กิโลเมตร ทิศตะวันออกจรดคลองหนองจอก และทิศตะวันตกจรดคลองลาดกระบัง

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559) ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน โดยกำหนดพื้นที่ตามแผนแม่บทการพัฒนา ทสก. ที่ได้กำหนดไว้ มีตำแหน่งสถานที่ตั้งโครงการ ดังนี้

5.1 กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

- ประกอบด้วยงานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ลานจอดประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และงานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) ซึ่งกำหนดพื้นที่ของกลุ่มงานดังกล่าว บริเวณด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินปัจจุบัน

5.2 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

- ประกอบด้วย งานก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศด้านทิศตะวันออกและอาคารสำนักงาน สายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก กำหนดพื้นที่บริเวณด้านทิศตะวันออกของอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ส่วนอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านตะวันออก อยู่บริเวณทิศตะวันออกของ อาคารที่จอดรถระหว่างประเทศ 2

5.3 งานระบบสาธารณูปโภค

- เพื่อรองรับโครงสร้างพื้นฐานและอาคาร ส่วนใหญ่กำหนดพื้นที่บริเวณด้านทิศใต้ของท่าอากาศยาน และตามกลุ่มงานอาคารดังกล่าว

5.4 งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

- ทำหน้าที่บริหารจัดการโครงการในภาพรวม เพื่อให้โครงการดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยมีสำนักงานอยู่บริเวณทิศใต้ของ ทสก.

6. ขอบเขตของงาน

โครงการหลักเพื่อการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ปีงบประมาณ 2554-2559) ภายใต้แนวคิดการจราจรทางอากาศ ปัจจุบันที่มีสายการบินนกแอร์และวันทูโกมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง (ทดม.)และสายการบินทั้งหมดให้บริการที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ทสก.) ทอท. จะต้องดำเนินการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี ประกอบด้วย 4 กลุ่มงาน ดังนี้

1. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

- 1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
- 1.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1
- 1.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร

(APM)

2. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

- 2.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
- 2.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก

(อาคารจอดรถ 1)

- 3. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
- 4. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

6.1 กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

6.1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านกิจกรรมการบินอย่างครบถ้วน รวมทั้งสะพานเทียบเครื่องบิน (PLB), ระบบช่วยนำอากาศยานเข้าหลุมจอด (Docking Guidance), ระบบจัดการการใช้หลุมจอด (Gate Assignment), ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ (Information Technology) และระบบลำเลียงกระเป๋า (Baggage Handling) ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบิน ทั้งนี้มุ่งให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2559 อาคารเทียบเครื่องบินรองมีลักษณะเป็นอาคาร 4 ชั้น พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 216,000 ตารางเมตร มีจำนวนประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 หลุมจอด สามารถจอดอากาศยานขนาด A-380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด และอากาศยานขนาด B-747 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด

6.1.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

ก่อสร้างลานจอดอากาศยานโดยรอบอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อรองรับหลุมจอดอากาศยาน จำนวน 28 หลุมจอด ซึ่งทั้งหมดเป็นหลุมจอดประชิดอาคารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดย 8 หลุมจอดสำหรับรองรับอากาศยานขนาด A-380 (Code F) และ 20 หลุมจอดสำหรับรองรับอากาศยานขนาด B-747-400 (Code E) พร้อมก่อสร้างระบบทางขับเพื่อเข้าสู่ลานจอดรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมพื้นที่ประมาณ 960,000 ตารางเมตร

6.1.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)

ก่อสร้างอุโมงค์สำหรับส่วนต่อเชื่อมระหว่างปลายทางอุโมงค์ด้านใต้ใต้ทำการก่อสร้างในระยะที่ 1 มายังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และสร้างต่อโดยลอดลานจอดอากาศยานและทางขั้วด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 รวมเป็นความยาวของอุโมงค์ส่วนที่จะสร้างต่อเติมทั้งสิ้นประมาณ 700 เมตร รวมถึงติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) เชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่จะใช้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองให้เพียงพอกับความต้องการ

6.2 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

6.2.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

ก่อสร้างส่วนขยายของอาคารผู้โดยสารหลัก สำหรับรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศอยู่ทางด้านทิศตะวันออกบนพื้นที่ขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 135 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง เพื่อเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้รวมทั้งสิ้น 60 ล้านคนต่อปีซึ่งจะทำให้พื้นที่เพิ่มขึ้นประมาณ 60,000 ตารางเมตร

6.2.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

ก่อสร้างอาคารสำนักงานพร้อมที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นลานจอดรถ 1 โดยสร้างเป็นอาคาร 2 ส่วน ด้านหน้าเป็นอาคารสำนักงานสูง 4 ชั้น พื้นที่ประมาณ 35,000 ตารางเมตร โดยจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนหนึ่งของพื้นที่เช่าจัดให้เฉพาะระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น โดยให้ผู้เช่ามาตกแต่งสำนักงานเอง ส่วนด้านหลังเป็นอาคารที่จอดรถ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และคาดฟ้าอีก 1 ชั้น พื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางเมตร ซึ่งอาคารจอดรถ 1 ที่จะสร้างขึ้นนี้จะสามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,000 คัน พร้อมสร้างทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถยนต์ที่อยู่ข้างเคียงและสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับ ฐานอาคารผู้โดยสาร

ทั้งนี้จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่จอดรถระยะสั้นภายในอาคารจอดรถ 1, 2 และ 3 รวมประมาณ 6,000 คัน และมีพื้นที่จอดรถนอกอาคาร ได้แก่ ลานจอดรถ 4 ซึ่งสามารถรองรับจำนวนรถได้อีก 500 คัน ทำให้พื้นที่จอดรถท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับรถยนต์ได้ 6,500 คัน

6.3. งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

วางระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูง ระบบประปา ระบบน้ำเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ เชื่อมเข้าสู่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และทางวิ่งเส้นที่ 3 ในอนาคต ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 115 kv. ต่อเชื่อมระบบสายส่งไฟฟ้า แรงสูงจากการไฟฟ้านครหลวง ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่สถานีไฟฟ้าย่อย

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2 ซึ่งจะก่อสร้างใหม่ และก่อสร้างระบบจ่ายไฟฟ้าระยะที่สอง โดยติดตั้ง สวิตช์เกียร์ ขนาด 24 kv. หม้อแปลงไฟฟ้า ระบบควบคุมและสั่งการ SCADA มาที่อาคารเทียบเครื่องบิน รองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และทางวิ่งเส้นที่ 3 ในอนาคต รวมถึงก่อสร้างท่อเมนประปา จากการประปานครหลวงด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าสู่สถานีสูบน้ำประปาและถังเก็บที่ ก่อสร้างใหม่มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำเสียเชื่อมต่อกับระบบ เดิม

6.4 งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

ดำเนินการจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant: PMC) โดยมีเป้าหมายให้ PMC เริ่มดำเนินการตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ 2554 เป็นต้นไป จนถึงสิ้นสุดโครงการเป็นเวลาประมาณ 70 เดือน โดยขอบเขตของงานในความรับผิดชอบของ PMC จะ รวมถึง แต่ไม่จำกัดอยู่เพียงการบริหารจัดการและดำเนินการต่าง ๆ ดังนี้

6.4.1 การบริหารจัดการโครงการในภาพรวม ซึ่งจะดูแลงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการ ในภารกิจประจำวันของฝ่ายต่าง ๆ ในโครงการ ทั้งนี้ PMC จะจัดระบบขั้นตอนการดำเนินการบริหาร จัดการต่าง ๆ ให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

6.4.2 การควบคุมคุณภาพของงาน โดยการจัดทำแผนควบคุมคุณภาพของงานบริหารจัดการ ซึ่งรวมถึงการจัดระบบการบริหารงานในโครงสร้างของ PMC เอง การระบบควบคุมเอกสาร การตรวจสอบ ภายใน การฝึกอบรม ตลอดจนวางระบบในการประสานงานระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ว่าจ้าง ทีมงานภายในของ PMC เอง ผู้ออกแบบ ผู้ควบคุมงาน ผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ผลิตหรือตัวแทน จำหน่ายผลิตภัณฑ์หรืออุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งหน่วยงานภายนอกอื่น ๆ

6.4.3 การบริหารจัดการงานออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม เพื่อให้การดำเนินการ ของผู้ออกแบบแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา ผลงานออกแบบมีประโยชน์ใช้สอยครบถ้วน สอดคล้องกับ รูปแบบเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ (Unit Conceptual Design: UCD) และ Schematic design) รวมทั้ง ควบคุมดูแลให้มีการประสานงานกันระหว่างผู้ออกแบบในสัญญาต่าง ๆ ที่มีความเกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน

6.4.4 การบริหารงานจัดจ้างและบริหารสัญญา โดยการจัดทำแผนการดำเนินงาน และช่วยให้ ข้อเสนอแนะและช่วยดำเนินการในกระบวนการประเมิน คัดเลือก จัดจ้างบริษัท และการจัดทำเอกสาร สัญญา รวมทั้งการบริหารงานในโครงการให้เป็นไปตามสัญญา

6.4.5 การควบคุมและรายงานด้านงบประมาณและค่าใช้จ่าย โดยจะรับผิดชอบในการบริหาร จัดการ ทั้งนี้ PMC จะจัดทำรายละเอียดของงาน (Work breakdown) เพื่อเสนอต่อ คณะกรรมการ ทอท. และแหล่งเงินกู้เพื่อขออนุมัติงบประมาณ ตลอดจนควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในโครงการมิให้เกินจาก งบประมาณที่กำหนด นอกจากนี้กรณีที่มีการขออนุมัติเพิ่มเติม

6.4.6 การบริหารจัดการโครงการและการรายงานความก้าวหน้า โดยรับผิดชอบในการ ประสานงานกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้งานดำเนินไปตามแผนในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่ง PMC จะต้อง

ติดตามประเมินผลและรายงานความก้าวหน้าของงาน อุปสรรค ข้อขัดข้องให้ผู้รับจ้างทราบ ตลอดจนเสนอแนะการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

6.4.7 การบริหารจัดการงานก่อสร้าง โดยรับผิดชอบในการจัดทำขอบเขตรายละเอียดของงาน (TOR) ในหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ควบคุมงาน ตลอดจนประเมิน ให้ข้อเสนอแนะ และประสานงานระหว่างผู้ควบคุมงานและฝ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ PMC จะติดตามตรวจสอบ ทั้งในด้านความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง คุณภาพของการควบคุมงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นและเสนอแนะแก่ผู้ว่าจ้าง เพื่อพิจารณาในกรณีที่ผู้ออกแบบหรือผู้ควบคุมงานมีความเห็นว่า มีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนแบบหรือรายการประกอบแบบ ตลอดจนแผนงานและงบประมาณไปจากที่ได้รับอนุมัติไว้เดิม

6.4.8 งานติดต่อประสานงานและบริหารทั่วไป รวมถึงงานควบคุมบริหารจัดการด้านเอกสาร จัดทำระบบเก็บบันทึก-สำเนา หนังสือต่าง ๆ ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารในโครงการทั้งหมดอย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดทำรายงานความก้าวหน้าของงานและรายงานการดำเนินงานของ PMC เพื่อส่งให้ผู้ว่าจ้างทราบ และพิจารณา โดยจัดทำเป็นรายเดือน นอกจากนี้ยังต้องจัดทำรายงานโดยสรุปสำหรับผู้บริหารทุก 3 เดือน และรายงานเฉพาะกิจตามที่ผู้ว่าจ้างร้องขอ โดยเป็นการบันทึกประเด็นสำคัญ เมื่อมีการหารือกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ทั้งที่เป็นประเด็นด้านเทคนิคและสัญญา

7. วิธีดำเนินการ

ทอท. จึงได้กำหนดแนวทางการดำเนินการ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อให้บรรลุนโยบายดังกล่าว ดังนี้

7.1 จัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อาคาร สาธารณูปโภค ตลอดจนสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี โดยใช้สาระในแผนพัฒนาระยะที่ 2 ที่ PMC ได้จัดทำไว้เมื่อธันวาคม พ.ศ. 2546 เป็นแนวทางในการจัดทำโครงการ แต่ทั้งนี้ได้นำมาปรับให้สอดคล้องกับแนวนโยบายตลอดจนสภาพการณ์และระยะเวลาดำเนินการในปัจจุบัน

7.2 ทอท.จะดำเนินการคัดเลือกและว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาและบริษัทรับจ้างก่อสร้างที่มีคุณสมบัติเหมาะสมและมีประสิทธิภาพเป็นผู้ดำเนินการตามโครงการ โดย ทอท. เป็นผู้ควบคุมดูแลการดำเนินงานดังนี้

- บริษัทที่ปรึกษาเพื่อช่วย ทอท.ในการบริหารโครงการ (PMC)
- บริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ
- บริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง
- บริษัทรับจ้างก่อสร้าง

8. เทคโนโลยีที่นำมาใช้

การนำเทคโนโลยีด้านการสื่อสาร และระบบสารสนเทศ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดการภายในระบบ ภายในท่าอากาศยาน และสามารถเชื่อมต่อกับภายนอกที่ทันสมัย และรวดเร็ว ได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม และการประหยัดพลังงาน และจัดการทรัพยากรที่มีอยู่ และใช้ให้เกิด ประโยชน์สูงสุด

9. แหล่งที่มาของเงินทุน

แหล่งที่มาของเงินทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)
 วงเงินลงทุนจำนวน..... ล้านบาท มาจากรายได้ของ ทอท. จำนวน..... ล้านบาทในช่วง
 ปีงบประมาณ..... และมาจากเงินกู้ต่างประเทศจาก Japan Bank for International Corporation (JBIC)
 จำนวน ล้านบาท ในช่วงปีงบประมาณ.....

10. ตัวชี้วัดผลสำเร็จของโครงการ

- 10.1 ดำเนินโครงการได้แล้วเสร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ในแผนการดำเนินงาน
- 10.2 ดำเนินการเบิกจ่ายเงินได้ตามแผนการเบิกจ่ายเงินและอยู่ในกรอบวงเงินงบประมาณที่ได้รับ
อนุมัติไว้

ส่วนที่ 3

ผลการวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ปีงบประมาณ 2554-2559)

ส่วนที่ 3

ผลการวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) (ปีงบประมาณ 2554 – 2559)

ขอบเขตการวิเคราะห์โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) เป็นไปตามคู่มือแนวทางและหลักเกณฑ์การวิเคราะห์โครงการของสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ซึ่งประกอบไปด้วยหลักเกณฑ์ที่สำคัญ ดังนี้

1. ภาพรวมการดำเนินงานหรือการให้บริการของ ทอท.

1.1 สภาพปัจจุบัน

ทอท. ดำเนินกิจการท่าอากาศยานในประเทศไทยทั้งหมด 6 แห่ง ได้แก่ ดอนเมือง เชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต หาดใหญ่ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2551 ท่าอากาศยานของ ทอท. ให้บริการสายการบินแบบประจำรวม 107 สายการบิน เป็นสายการบินขนส่งผู้โดยสารผสมสินค้าจำนวน 97 สายการบิน และขนส่งสินค้าอย่างเดียวจำนวน 10 สายการบิน

ปริมาณการขึ้นลงของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. 6 แห่ง รวม 371,560 เที่ยวบิน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.9 ประกอบด้วยจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ 211,741 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ 159,819 เที่ยวบิน ซึ่งลดลงคิดเป็นร้อยละ 3.2 และ 11.4 ตามลำดับ ปริมาณการให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 54,407,760 คน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 4.8 ประกอบด้วยผู้โดยสารระหว่างประเทศ จำนวน 34,386,290 คน ลดลงร้อยละ 4.3 และผู้โดยสารภายในประเทศ จำนวน 20,021,470 คน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 5.6 ปริมาณการขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์เข้าออก จำนวน 1,257,674 ตัน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 3.0 โดยเป็นการขนส่งระหว่างประเทศ จำนวน 1,159,588 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.9 และในประเทศ จำนวน 98,086 ตัน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 4.2

ปริมาณการจราจรทางอากาศโดยรวมของ ทอท. ในปี 2551 ลดลงจากปี 2550 จากเหตุการณ์ที่มีผลกระทบด้านลบต่อความเชื่อมั่นทั้งของสายการบินและการเดินทางของผู้โดยสาร ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้าประเทศไทย และการเดินทางของคนไทยทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ ลดลงอย่างมาก คือ เหตุการณ์ชุมนุมของพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตยอันเป็นเหตุให้ ทสภ. และ ทคม. ต้องปิดการให้บริการประมาณ 1 สัปดาห์ และจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ตกต่ำ

ตารางที่ 3 – 1 ปริมาณจราจรทางอากาศของ ทอท. ปี 2550 – 2551

รายการ	การขึ้น-ลงของอากาศยานพาณิชย์ (เที่ยวบิน)			จำนวนผู้โดยสารรวม (คน)			การขนส่งสินค้าและพัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ (ตัน)		
	2550	2551	%	2550	2551	%	2550	2551	%
ทสภ.+ทคม.	312,708	294,652	- 5.77	46,015,321	43,646,725	-5.15	1,242,753	1,205,384	-3.01
ทสภ.	261,592	245,719	-6.07	41,210,081	38,603,490	-6.33	1,220,000	1,173,086	-3.85
ทคม.	51,116	48,933	-4.27	4,805,240	5,043,235	-4.95	22,753	32,298	41.95
ทภก.	40,799	37,991	-6.88	5,704,365	5,730,748	0.5	18,004	17,660	-1.91
ทชม.	26,967	23,937	-11.24	3,290,856	3,062,909	-6.93	22,869	21,394	-6.45
ทหญ.	11,759	9,138	-22.29	1,390,145	1,284,866	-7.57	9,809	10,807	10.17
ทชร.	6,822	5,842	-14.37	754,462	682,512	-9.54	2,751	2,429	-11.70
รวม 6 แห่ง	399,055	371,560	-6.89	57,155,149	54,407,760	-4.81	1,296,186	1,257,674	-2.97

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

1.2 สภาพปัญหา

ในปลายปี 2547 ทอท. ได้มีการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Carriers : LCCs) ทำให้ปริมาณจราจรทางอากาศเติบโตอย่างรวดเร็ว ซึ่งขณะที่การวางแผนแม่บทการพัฒนา ทสภ. เดิมไม่ได้มีการคาดการณ์เรื่อง LCCs ไว้ ดังนั้น เมื่อ ทสภ. เปิดให้บริการในเดือนกันยายน 2549 ปริมาณผู้โดยสารรวมขยายตัวเป็น 43 ล้านคนต่อปี และเพิ่มเป็น 46 ล้านคนต่อปี ในปี 2550 ทำให้ ทสภ. เต็มขีดความสามารถในปี 2550 ซึ่งจะเกิดความแออัดมากขึ้นตามการขยายตัวของปริมาณจราจรทางอากาศ นอกจากนี้ โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะต่อไปไม่สามารถดำเนินการได้ทัน เพื่อรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศ เนื่องจากใช้เวลาในการก่อสร้างประมาณ 6 ปี ดังนั้น ในช่วงก่อสร้างฯ ทสภ. จะเผชิญกับความแออัดจากปี 2550 ไปจนการก่อสร้างจะแล้วเสร็จ ซึ่งสถานการณ์ดังกล่าวจะทำให้เกิดความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารและเที่ยวบินเกิดความล่าช้าอาจทำให้สายการบินทำการบินไปยังประเทศอื่นในภูมิภาคแทน ซึ่งจะมีผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศไทย

เมื่อวันที่ 6 กุมภาพันธ์ 2550 ครม.จึงมีมติให้สายการบินภายในประเทศที่ไม่มีการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินระหว่างประเทศใช้ท่าอากาศยานเมือง (ทคม.) ตามความสมัครใจในระยะแรก ซึ่งช่วยบรรเทาความแออัดของปริมาณการจราจรทางอากาศ ณ ทสภ. เฉพาะเที่ยวบินภายในประเทศบางส่วนเท่านั้น ขณะที่เที่ยวบินระหว่างประเทศแบบประจำทั้งหมดยังคงให้บริการที่ ทสภ. ยังคงแออัดเช่นเดิม

ทอท.จึงได้จัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารรวม 60 ล้านคนต่อปี มีระยะเวลาดำเนินการ 6 ปี โดยการย้ายปริมาณการจราจรทางอากาศของ LCCs ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศตามความสมัครใจมาให้บริการที่ ทคม.

อย่างไรก็ตาม โครงการพัฒนาฯ ดังกล่าวประกอบด้วยงานก่อสร้างที่มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและชุมชน ดังนั้นในการพิจารณาโครงการฯ ของ สศช. จึงมีความเห็นว่า ทอท. จะดำเนินการก่อสร้างตามโครงการ ฯ ได้ต่อเมื่อรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อมได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการสิ่งแวดล้อมแห่งชาติแล้ว ประกอบกับปัจจุบันกระทรวงคมนาคม (คค.) มีนโยบาย การบริหารสนามบินแบบ Single Airport โดยใช้ ทสภ. เป็นสนามบินเชิงพาณิชย์ ส่วน ทคม. ให้เป็นศูนย์สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบิน รวมทั้งบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ได้ย้ายฐานการบินของเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทคม. กลับไปให้บริการ ณ ทสภ. ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2552 เป็นต้นมา คค. จึงได้ส่งคืนเรื่องการขออนุมัติโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 ให้ ทอท. ปรับปรุงให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง และลำดับความสำคัญของการก่อสร้าง ทำให้การดำเนินโครงการล่าช้ากว่าแผนที่กำหนดไว้ ในขณะที่ปริมาณจราจรทางอากาศและแนวโน้มการเติบโตในอนาคตของ ทสภ. พบว่าขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารจะสามารถรองรับได้ถึงปี 2553 เท่านั้น จากนั้น ทสภ. จะเริ่มแออัด และเกิดความไม่สะดวกสบายแก่สายการบินและผู้โดยสาร

1.3 แนวทางแก้ไข

เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในระหว่างที่โครงการพัฒนา ทสภ. ระยะต่อไปซึ่งใช้ระยะเวลาดำเนินการประมาณ 6 ปี ทอท. ได้จัดทำโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) เพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดในการให้บริการของอาคารผู้โดยสารหลัก โดยแยกการให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศออกมาจากอาคารผู้โดยสารหลัก และเป็นการเพิ่มขีดความสามารถรวมของ ทสภ. จากเดิมรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี เป็นรองรับผู้โดยสารได้ 65 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 45 ล้านคนต่อปี ผู้โดยสารภายในประเทศ 20 ล้านคนต่อปี ซึ่งคณะกรรมการ ทอท. มีมติเห็นชอบแล้วในการประชุมครั้งที่ 12/2552 เมื่อวันที่ 29 ตุลาคม 2552

อย่างไรก็ตาม การดำเนินโครงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2556) สามารถบรรเทาความคับคั่งในการให้บริการผู้โดยสารของ ทสภ. ได้เพียงช่วงระยะเวลาหนึ่งเท่านั้น เนื่องจากคาดว่าในปี พ.ศ. 2557 ทสภ. จะมีจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศถึง 46.24 ล้านคน ซึ่งเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศของอาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ. 2557 เป็นต้นไป

ดังนั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. จึงได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสภ. ระยะที่ 2 (ปีงบประมาณ 2552-2557) ที่ ทอท. ได้เสนอขออนุมัติโครงการฯ ต่อ คค. และ สศช. แล้ว เมื่อวันที่ 29 สิงหาคม 2551 โดยทำการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับแนวโน้มสภาพปัจจุบันและแนวโน้มการจราจรทางอากาศ โดยจัดทำโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2553-2559) ให้มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้รวม 80 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 60 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 20 ล้านคนต่อปี) ซึ่งเพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศได้ถึงปี พ.ศ. 2562 โดยการสร้างและปรับปรุง

สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้อย่างเพียงพอกับความต้องการและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางด้านการบิน (HUB) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

ต่อมาในการประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2553 คณะกรรมการ ทอท. ได้ให้ความเห็นชอบให้ ทอท. ปรับแผนงานในโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2553-2559) โดยตัดงานก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 งานขุดเซขผลกระทบบสิ่งแวดล้อมของทางวิ่งเส้นที่ 3 และปรับราคางานจ้างที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างให้สอดคล้องกับงานที่มีการปรับลด โดยให้ ทอท. จัดทำรายละเอียดของโครงการ ฯ ที่ปรับแผนเรียบร้อยแล้วเสนอ คค.พิจารณา และรายงานให้คณะกรรมการ ทอท. ทราบในการประชุมครั้งต่อไป

ทอท. ได้ดำเนินการทบทวนโครงการพัฒนา ทสก. ตามที่ได้เสนอขออนุมัติโครงการ ฯ ต่อ คค. และ สช. ทั้งสองคราว เมื่อวันที่ 17 พฤศจิกายน 2552 และวันที่ 16 ธันวาคม 2552 แล้วนั้น ซึ่งเป็นการปรับปรุงข้อมูลให้สอดคล้องกับมติคณะกรรมการ ทอท. โดยได้จัดทำเป็นโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสก. ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี (ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี) โดยโครงการดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อบรรเทาความแออัดในอาคารผู้โดยสารหลัก และ เป็นการเพิ่มระดับการให้บริการผู้โดยสารและสายการบินมากขึ้น

2. ความสอดคล้องกับนโยบายและแผนพัฒนาของประเทศ

2.1 แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10

แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 10 ให้ความสำคัญกับการยึดคนเป็นศูนย์กลางการพัฒนาโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) สอดคล้องกับแผนพัฒนาฯ ฉบับที่ 10 โดยจะเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะสนับสนุนการพัฒนาสมรรถนะทางเศรษฐกิจ การใช้เทคโนโลยีด้านการสื่อสารและระบบสารสนเทศกับการจัดการภายในระบบภายในท่าอากาศยานที่สามารถเชื่อมต่อกับภายนอกได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมถึงความเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อม โดยการนำระบบน้ำ ที่บำบัดแล้วกลับมาใช้งาน และการประหยัดพลังงาน เพื่อให้เกิดการบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่และใช้ไปให้เกิดประโยชน์สูงสุด และมีส่วนสนับสนุนการพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการพัฒนาคน โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) ยังช่วยสนับสนุนให้เกิดการเชื่อมโยงคมนาคมไปสู่ภูมิภาค ซึ่งนำพาความเจริญและเกิดการกระจายรายได้สู่ภูมิภาคและชุมชนในภูมิภาคได้เช่นกัน

2.2 นโยบายของรัฐบาล

คณะรัฐมนตรี (กรม.) ได้แถลงนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินต่อรัฐสภาเมื่อวันที่ 29 ธันวาคม 2551 โดยในส่วนของนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตและเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของประเทศนั้น รัฐบาลได้ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและขยายความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานหลักในภูมิภาคให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างเพียงพอในอนาคต พัฒนาท่าอากาศยานคอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุดและพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน เช่น ศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานและธุรกิจที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบิน การท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศชั้นนำของเอเชีย โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) จะสามารถสนับสนุนให้ ทสก. มีขีดความสามารถในการแข่งขัน และเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

2.3 นโยบายกระทรวงคมนาคม

กระทรวงคมนาคม (คค.) ได้มีแผนรองรับยุทธศาสตร์ของรัฐบาล โดย คค. ได้กำหนดวิสัยทัศน์ที่มุ่งมั่นพัฒนาระบบการขนส่งและจราจรให้สะดวก รวดเร็ว ปลอดภัย มีประสิทธิภาพอย่างเท่าเทียมกัน พัฒนาให้เกิดการเชื่อมโยงโครงข่ายคมนาคมขนส่งทุกระบบ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มขีดความสามารถในการเสริมสร้างศักยภาพของประเทศสู่การเป็นศูนย์กลางการคมนาคมขนส่งและจราจรในภูมิภาค โดยกำหนดยุทธศาสตร์ที่จะพัฒนาและเสริมสร้างศักยภาพการขนส่งเพื่อเสริมสร้างความเข้มแข็งด้านเศรษฐกิจการค้าและบริการ สังคมและสิ่งแวดล้อม ตลอดจนให้มีความปลอดภัยและโอกาสในการเข้าถึงระบบการขนส่งสาธารณะ โดยโครงการพัฒนา ทสก. ตอบสนองต่อยุทธศาสตร์ของ คค. โดยการเพิ่มขีดความสามารถเพื่อศักยภาพในการแข่งขันของการขนส่งทางอากาศของประเทศ ซึ่งนอกจากจะส่งผลต่อเศรษฐกิจโดยรวมแล้ว ยังเกิดผลประโยชน์ต่อคน และสังคมโดยรวมเช่นกัน

3. ความจำเป็นของโครงการ

เนื่องจากในปี พ.ศ.2554 คาดว่า ทสก. จะมีจำนวนผู้โดยสารรวม 47.304 ล้านคน ซึ่งเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้ ทสก. เริ่มคับคั่งในปี พ.ศ. 2554 เป็นต้นไป ดังนั้น เพื่อเพิ่มขีดความสามารถ ทสก. ให้เพียงพอรองรับการเติบโตของปริมาณจราจรทางอากาศในอนาคต ทอท. ได้จัดทำโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) โดยอยู่บนสมมติฐานที่จะเปิดให้บริการ 2 สนามบินควบคู่กันไป โดยที่ ทดม. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศแบบ Point to Point บางส่วน (สายการบินนกแอร์ และวันทูโก) และเที่ยวบินแบบไม่ประจำ (Non-Schedule) ส่วน ทสก. เปิดให้บริการแก่สายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการแบบประจำ (Schedule) ทั้งหมด โดยเมื่อโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) แล้วเสร็จ จะสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี

4. ประมาณการค่าก่อสร้าง

โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) จำนวน 4 กลุ่มงาน ประมาณการค่าก่อสร้าง รวมทั้งสิ้น 62,503.214 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง) โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 3 – 2

สรุปวงเงินลงทุนโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2559)								
กลุ่มงาน	งาน	วงเงินลงทุน	ปีงบประมาณ					หน่วย : ล้านบาท
			2554	2555	2556	2557	2558	2559
1	กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1							
1.1	งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1							
	งานออกแบบ	533.294		488.853	44.441			
	งานก่อสร้าง	26,664.740			4,120.914	8,726.642	8,726.642	5,090.542
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	666.619			57.139	228.555	228.555	152.370
	รวม	27,864.653	-	488.853	4,222.494	8,955.197	8,955.197	5,242.912
1.2	งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1							
	งานก่อสร้าง	4,764.410			996.195	1,559.261	1,559.261	649.693
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	142.932			20.419	49.005	49.005	24.503
	รวม	4,907.342	-	-	1,016.614	1,608.266	1,608.266	674.196
1.3	งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ลิฟท์ใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)							
	งานออกแบบ	94.370	7.864	86.506				
	งานก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ลิฟท์ใต้	4,718.480			986.591	1,544.230	1,544.230	643.429
	งานติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)	2,897.390			605.818	948.237	948.237	395.098
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	262.832			37.547	90.114	90.114	45.057
	รวม	7,973.072	7.864	86.506	1,629.956	2,582.581	2,582.581	1,083.584
2	กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร							
2.1	งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก							
	งานออกแบบ	129.764		118.950	10.814			
	งานก่อสร้าง	6,488.220			1,002.725	2,123.417	2,123.417	1,238.661
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	162.206			13.903	55.613	55.613	37.077
	รวม	6,780.190	-	118.950	1,027.442	2,179.030	2,179.030	1,275.738
2.2	งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก							
	งานออกแบบ	11.975		9.979	1.996			
	งานก่อสร้าง	598.730			84.367	293.922	220.441	
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	14.968			1.247	7.484	6.237	
	รวม	625.673	-	9.979	87.610	301.406	226.678	
3	งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค							
	งานออกแบบ	64.124	5.344	58.780				
	งานก่อสร้าง	2,564.970			536.312	839.445	839.445	349.768
	งานควบคุมงานก่อสร้าง	64.125			9.161	21.986	21.986	10.992
	รวม	2,693.219	5.344	58.780	545.473	861.431	861.431	360.760
4	งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)							
	งานจ้างที่ปรึกษา	763.00	169.495	111.834	111.834	111.834	111.834	146.169
	รวมเงินลงทุนโครงการ	51,607.149	182.703	874.902	8,641.423	16,599.745	16,525.017	8,783.359
	สำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง (10%)	5,160.715	18.270	87.490	864.142	1,659.975	1,652.502	878.336
	รวมเงินลงทุน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	56,767.864	200.973	962.392	9,505.565	18,259.720	18,177.519	9,661.695
	ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%	3,973.750	14.068	67.367	665.390	1,278.180	1,272.426	676.319
	รวมเงินลงทุน	60,741.614	215.041	1,029.759	10,170.955	19,537.900	19,449.945	10,338.014
	ดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง	1,761.600					714.600	1,047.000
	รวมเงินลงทุนทั้งสิ้น	62,503.214	215.041	1,029.759	10,170.955	19,537.900	20,164.545	11,385.014

5. มูลค่าการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) มีมูลค่าการนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ ประมาณ 14,235 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%) คิดเป็น 23.43% ของวงเงินค่าก่อสร้างทั้งหมด

6. ความเหมาะสมทางกายภาพ

โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) เป็นโครงการที่ดำเนินการตามแนวทางการพัฒนา ทสภ. ใน SBIA Master Layout Plan, Study of Phased Development ซึ่งปรับปรุงโดยกลุ่มวิศวกรที่ปรึกษา Project Management Consultant (PMC) เมื่อเดือนธันวาคม 2546 นอกจากนี้ในการดำเนินโครงการก่อสร้าง ทสภ. ระยะที่ 1 ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินไว้แล้วคงเหลืองานก่อสร้างลานจอดอากาศยานสำหรับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 นอกจากนี้ได้ก่อสร้างโครงสร้างอุโมงค์เตรียมไว้เพื่อเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ไว้เรียบร้อยแล้ว ดังนั้นโครงการจึงมีความเหมาะสมด้านกายภาพ

7. ความเหมาะสมทางด้านเทคนิค

โครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) ได้มีการนำเทคโนโลยีใหม่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิไม่เคยใช้มาก่อน คือ ระบบขนส่งผู้โดยสารอัตโนมัติ (Automated People Mover : APM) เพื่อให้บริการขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building : MTB) และอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Satellite 1) โดยคำนึงถึงความสามารถและประสิทธิภาพในการให้บริการขนส่งผู้โดยสารที่รวดเร็วในระดับมาตรฐานสากล โดยระบบ APM จะลอดผ่านอุโมงค์ใต้ระดับลานจอดและทางขับเป็นระบบอัตโนมัติไม่มีคนขับ มีผู้โดยสารประมาณขบวนละ 2 ผู้ สามารถขนส่งผู้โดยสารได้วันละ 50,000 คนต่อวัน ทั้งเป็นเทคโนโลยีที่ไม่ก่อให้เกิดมลภาวะต่อสิ่งแวดล้อมโครงการ เนื่องจากขับเคลื่อนด้วยระบบไฟฟ้าช่วยลดภาวะโลกร้อน โดยระบบนี้จะขนส่งผู้โดยสารภายในอุโมงค์ใต้ลานจอดอากาศยาน ไม่กีดขวางการจราจรของอากาศยานในเขตลานจอดจึงมีความเหมาะสมด้านเทคนิค

8. ความเหมาะสมทางการเงิน

8.1 สมมติฐาน

ประกอบด้วยสมมติฐานด้านรายได้ที่เกี่ยวกับกิจกรรมการบิน ซึ่งจะขึ้นอยู่กับปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสาร และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจกรรมการบิน ซึ่งประกอบด้วย รายได้ค่าเช่าสถานที่และสำนักงาน รายได้ค่าบริการ และรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการจำหน่ายสินค้าต่างๆ ธุรกิจร้านค้าปลอดอากร ฯลฯ และสมมติฐานด้านค่าใช้จ่าย ซึ่งประกอบด้วย ค่าใช้จ่ายพนักงาน ค่าใช้จ่ายดำเนินการ ค่าซ่อมแซม ค่าเสื่อมราคา อัตราเงินเฟ้อ โดยประมาณการรายได้ ค่าใช้จ่ายให้สอดคล้องกับการคาดการณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ และพื้นที่การให้บริการที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต โดยคิดบนหลักการของรายได้ค่าใช้จ่ายส่วนเพิ่ม

8.2 ผลตอบแทนทางการเงิน

ภายใต้วงเงินลงทุนและสมมติฐานประมาณการค่าใช้จ่ายและรายได้จากการดำเนินการโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554-2559) ที่กำหนดพบว่าผลตอบแทนทางการเงิน (Internal Rate of Return : IRR) ของโครงการเท่ากับร้อยละ 9.02 โดยมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิ (NPV) เท่ากับ 645.484 ล้านบาท และมีระยะเวลาคืนทุน (Payback Period) 10 ปี 1 เดือน ซึ่งสูงกว่าต้นทุนเฉลี่ยทางการเงินของ ทอท. ที่มีอัตราร้อยละ 8.88 (ภาคผนวก ก)

8.3 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน (Sensitivity Analysis)

ทอท. ได้ทำการวิเคราะห์ความอ่อนไหวของการศึกษาความเป็นไปได้ทางการเงินของโครงการฯ โดยการปรับลดรายได้, ค่าใช้จ่ายลง 10% และโดยการปรับเพิ่มรายได้, ค่าใช้จ่ายขึ้น 10%, เงินลงทุนเพิ่ม 10% ผลการวิเคราะห์เป็นดังนี้

ตารางที่ 3-3 การวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงิน

กรณี	เพิ่ม/ลด (%)	IRR (%)	NPV (ล้านบาท)	Payback Period (ปี)
กรณีพื้นฐาน (Base Case)		9.02%	645.484	10 ปี 1 เดือน
รายได้	+10%	10.14%	6,137.024	9 ปี - เดือน
รายได้	-10%	7.81%	-4,846.056	11 ปี 6 เดือน
ค่าใช้จ่าย	+10%	8.56%	-1,480.994	10 ปี 7 เดือน
ค่าใช้จ่าย	-10%	9.46%	2,771.962	9 ปี 8 เดือน
เงินลงทุน	+10%	8.38%	-2,531.697	11 ปี - เดือน

เมื่อพิจารณาความอ่อนไหวของโครงการพัฒนา ทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 – 2559) ในแต่ละแนวทางพบว่า โครงการฯ มีความอ่อนไหวในด้านรายได้มากกว่าด้านค่าใช้จ่าย คือ เมื่อรายได้ลดลง 10% จะมีมูลค่าปัจจุบันสุทธิติดลบเท่ากับ 4,846.056 ล้านบาท และหากค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 10% จะทำให้มูลค่าปัจจุบันสุทธิติดลบเท่ากับ 1,480.994 ล้านบาท ดังนั้น ทอท. จึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดเก็บรายได้ให้เป็นไปตามประมาณการ หรือหาแนวทางที่จะเก็บรายได้เพื่อให้โครงการมีผลตอบแทนได้ตามเป้าหมาย

8.4 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้

การประมาณการอัตราดอกเบี้ยเงินกู้เท่ากับ 6.0% โดยใช้อัตราดอกเบี้ยสูงสุดจากสัญญาเงินกู้ Japan International Cooperation Agency (JICA) ของ ทอท. ที่ได้รับร่วมต้นทุนการบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนแล้ว

9. ผลต่อฐานะทางการเงิน

9.1 ผลประกอบการ

ทอท.ได้จัดทำประมาณการทางการเงิน (ปี 2553 – 2563) ภายใต้สมมติฐานที่กำหนด (ภาคผนวก ง) เพื่อให้ทราบฐานะทางการเงิน เมื่อ ทอท. ต้องลงทุนโครงการพัฒนา ทสภ. ในช่วงปี 2554 – 2559 ในวงเงิน 62,503.214 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7% และดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง 1,761.600 ล้านบาท) การศึกษาพบว่าในช่วงปี 2553 – 2563 ทอท. จะมีกำไรสุทธิตลอดระยะเวลา 11 ปี ประมาณ 49,970.509 ล้านบาท (ภาคผนวก ง)

ทอท. ได้จัดทำประมาณการกระแสเงินสดปีงบประมาณ 2553 - 2563 พบว่า ทอท. จะขาดสภาพคล่องในปี 2558-2559 รวมเป็นเงินประมาณ 17,450.000 ล้านบาท (ภาคผนวก ง)

9.2 ภาพรวมฐานะการเงิน

ทอท. ได้จัดทำประมาณการสัดส่วนทางการเงินที่สำคัญในปีงบประมาณ 2553 - 2559 ซึ่งมีสาระสำคัญดังนี้

ตารางที่ 3-4 อัตราส่วนทางการเงิน

รายการ	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559
Current Ratio (เท่า)	0.63	0.62	0.61	0.45	0.19	0.15	0.15
Debt/Equity Ratio(เท่า)	1.47	1.39	1.32	1.23	1.14	1.21	1.19
Debt Service Coverage Ratio (เท่า)	1.82	1.96	2.18	2.42	2.46	2.21	2.12
Return on Assets : ROA (%)	2.37	2.62	3.16	3.83	3.67	3.30	3.17
Return on Equity : ROE (%)	1.59	2.15	3.09	4.18	3.94	3.75	3.69
Profit Margin on Sales (%)	4.80	6.09	8.26	10.75	10.07	9.59	9.46

9.3 แหล่งที่มาของเงินทุน

ทางเลือกในการระดมทุนมี 2 ช่องทางคือการกู้เงินและการเพิ่มทุน โดยแต่ละช่องทางมีต้นทุนและขั้นตอนในการดำเนินการแตกต่างกัน มีรายละเอียดดังนี้

9.3.1 การกู้เงิน มี 2 ทางเลือก คือ การกู้ยืมจาก Japan International Cooperation Agency (JICA) และการออกและเสนอขายหุ้นกู้

(1) การกู้ยืมจาก JICA

- ต้นทุนการกู้ยืม ประกอบด้วย
 - อัตราดอกเบี้ยสกุลเงินที่จ่ายให้ JICA ประมาณ 0.80% สำหรับระยะเวลาการกู้ 15 ปี (Grace Period 5 ปี) อ้างอิงจาก Terms and Conditions of Yen Loan ของ JICA ที่เป็น General Term
 - การบริหารความเสี่ยงจากอัตราแลกเปลี่ยนโดยเปลี่ยนหนี้สกุลเงินเป็นสกุลบาท ทำให้อัตราดอกเบี้ยจ่ายเปลี่ยนจากสกุลเงินเป็นสกุลบาท ถ้าอ้างอิงจากข้อเสนอการบริหาร

ความเสี่ยงแบบ Plain Vanilla Cross Currency Swap ของสัญญาเงินกู้ 29 ในวันที่ 22 ตุลาคม 2552 จากอัตราดอกเบี้ยเงิน 0.90% เป็นอัตราดอกเบี้ยบาทที่ 3.71% ถ้าอัตราดอกเบี้ยเงินเท่ากับ 0.80% อัตราดอกเบี้ยสกุลบาทจะอยู่ที่ประมาณ 3.61%

- ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันที่จ่ายให้กระทรวงการคลัง ตามกฎกระทรวง ว่าด้วยเรื่องการกำหนดอัตราและเงื่อนไขการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการค้ำประกันของกระทรวงการคลัง พ.ศ.2551 ซึ่งลงนามโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงการคลัง ในวันที่ 7 กรกฎาคม 2551 หลักเกณฑ์ในการคิด ค่าค้ำประกันคำนวณตามความเสี่ยงของผู้กู้และระยะเวลาของการกู้ กระทรวงการคลังจะคิดค่าธรรมเนียมใน อัตราร้อยละต่อปีของยอดหนี้คงเหลือดังนี้

ตารางที่ 3-5 ค่าธรรมเนียมการค้ำประกันที่จ่ายให้กระทรวงการคลัง

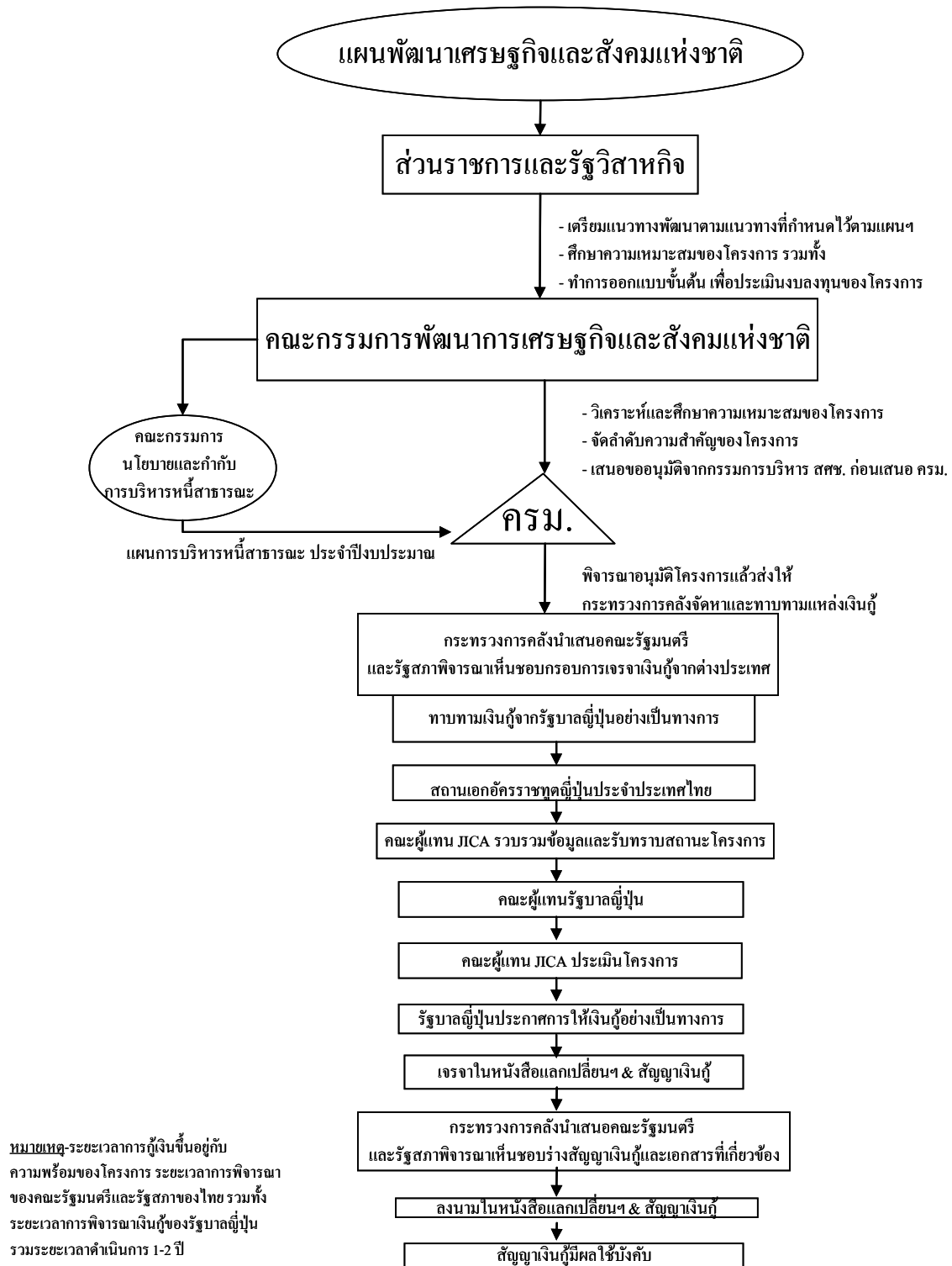
Rating Level	< 1 ปี	1-5 ปี	5-10 ปี	> 10 ปี
1	0.01	0.05	0.10	0.15
2	0.05	0.1	0.15	0.20
3	0.10	0.15	0.20	0.25
4	0.15	0.20	0.25	0.30
5	0.20	0.25	0.30	0.35
6	0.25	0.30	0.35	0.40
7	0.30	0.35	0.40	0.45
8	0.35	0.40	0.45	0.50

การจัดอันดับความเสี่ยงดำเนินการโดยกระทรวงการคลังและแจ้งให้แก หน่วยงานเจ้าของเพียงหน่วยงานเดียว ในกรณีนี้สมมติฐานให้ ทอท. ได้รับการจัดอันดับที่ 5 และ ระยะเวลาที่มากกว่า 10 ปี ค่าธรรมเนียมจะเท่ากับร้อยละ 0.35 ต่อปี ดังนั้น ต้นทุนการกู้เงินจาก JICA โดยรวมประมาณร้อยละ 3.96 ต่อปี

- ขั้นตอนการดำเนินการกู้เงินจาก JICA

รายละเอียดของขั้นตอนการดำเนินการกู้เงินจาก JICA มีรายละเอียด คือ ถ้า ทอท. จะกู้เงินจาก JICA จะต้องยื่นโครงการให้กับคณะกรรมการนโยบายและกำกับการบริหารหนี้สาธารณะ พร้อมกับการนำเสนอสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ และเมื่อ ครม. อนุมัติ โครงการแล้วจัดตั้งให้กระทรวงการคลัง โดยสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะ (สบน.) จัดหาและทาบทาม JICA ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาอีกประมาณ 1-2 ปี สัญญาเงินกู้จึงมีผลใช้บังคับ หาก ทอท. เลือกแนวทางนี้ สัญญาเงินกู้ต้องมีผลบังคับใช้ก่อนที่จะเปิดการประมูลก่อสร้างโครงการ โดยมีรายละเอียดดังนี้

แผนภูมิแสดงการกู้เงินเอนจารัฐบาลญี่ปุ่น



(2) การออกและเสนอขายหุ้นกู้แก่นักลงทุนทั่วไป และ/หรือนักลงทุนสถาบันในประเทศ

● **ต้นทุนการกู้ยืม**

- อัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้กำหนดจากอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลบวกด้วย ส่วนต่าง (Spread) ที่กำหนดจากอันดับความน่าเชื่อถือ (Rating)

สมมติฐาน ทอท. ได้รับการจัดอันดับ AA [Rating บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) AAA, Rating บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) A]

อัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาล ณ วันที่ 26 ตุลาคม 2552 ระยะ 5 – 6 ปี เท่ากับ 3.80% – 3.97%

Average Spread สำหรับ Rating AA ระยะเวลา 3 – 5 ปี เท่ากับ 1.1028%

Average Spread สำหรับ Rating AA ระยะเวลา > 5 ปี เท่ากับ 1.1868%

ข้อมูลอัตราผลตอบแทนพันธบัตรรัฐบาลและ Spread จาก Thai Bond Market Association ณ วันที่ 26 ตุลาคม 2552

ถ้า ทอท. เสนอขายหุ้นกู้ระยะเวลา 5 ปี อัตราดอกเบี้ยประมาณ 4.9028% (3.80% + 1.1028%) และหุ้นกู้ระยะเวลา 6 ปี ประมาณ 5.1568% (3.97% + 1.1868%) (ข้อมูลหุ้นกู้ล่าสุดของ ปตท. และ บกท. ตามตารางที่ 3 – 6)

ตารางที่ 3-6 รายละเอียดหุ้นกู้ล่าสุดของ ปตท. และ บกท.

Issue Date	Issue Size (ล้านบาท)	Issue Term (ปี)	Maturity Date	Coupon Rate	Reference Rate		
					Gov't Bond Yield *	Spread *	Total
การบินไทย (A)							
2 Oct 08	4,000	1.6	2 Apr 10	4.77%	3.625%	0.7259%	4.35%
2 Oct 08	1,200	3	2 Oct 11	5.05%	3.750%	0.7259%	4.48%
2 Oct 08	3,600	5	2 Oct 13	5.50%	4.010%	0.8630%	4.87%
ปตท. (AAA)							
6 Mar 09	15,000	15	6 Mar 24	ปีที่ 1-5 = 5.00% ปีที่ 6-8 = 6.20% ปีที่ 9-15 = 6.80%	4.910% (15 ปี)	1.5911%	6.50%
31 Jul 09	8,500	3	31 Jul 12	3.20%	2.390%	0.8666%	3.26%
31 Jul 09	17,100	7	31 Jul 16	ปีที่ 1-5 = 4.25% ปีที่ 6-7 = 5.25%	3.400% (7 ปี)	1.2712%	4.67%
31 Jul 09	9,400	15	31 Jul 24	ปีที่ 1-5 = 4.25% ปีที่ 6-10 = 5.50% ปีที่ 11-15 = 5.75%	4.430% (15 ปี)	1.2712%	5.70%

หมายเหตุ : *อัตรา ณ วันที่ออกหุ้นกู้

ค่าใช้จ่ายในการออกหุ้นกู้อื่น ๆ ประกอบด้วย

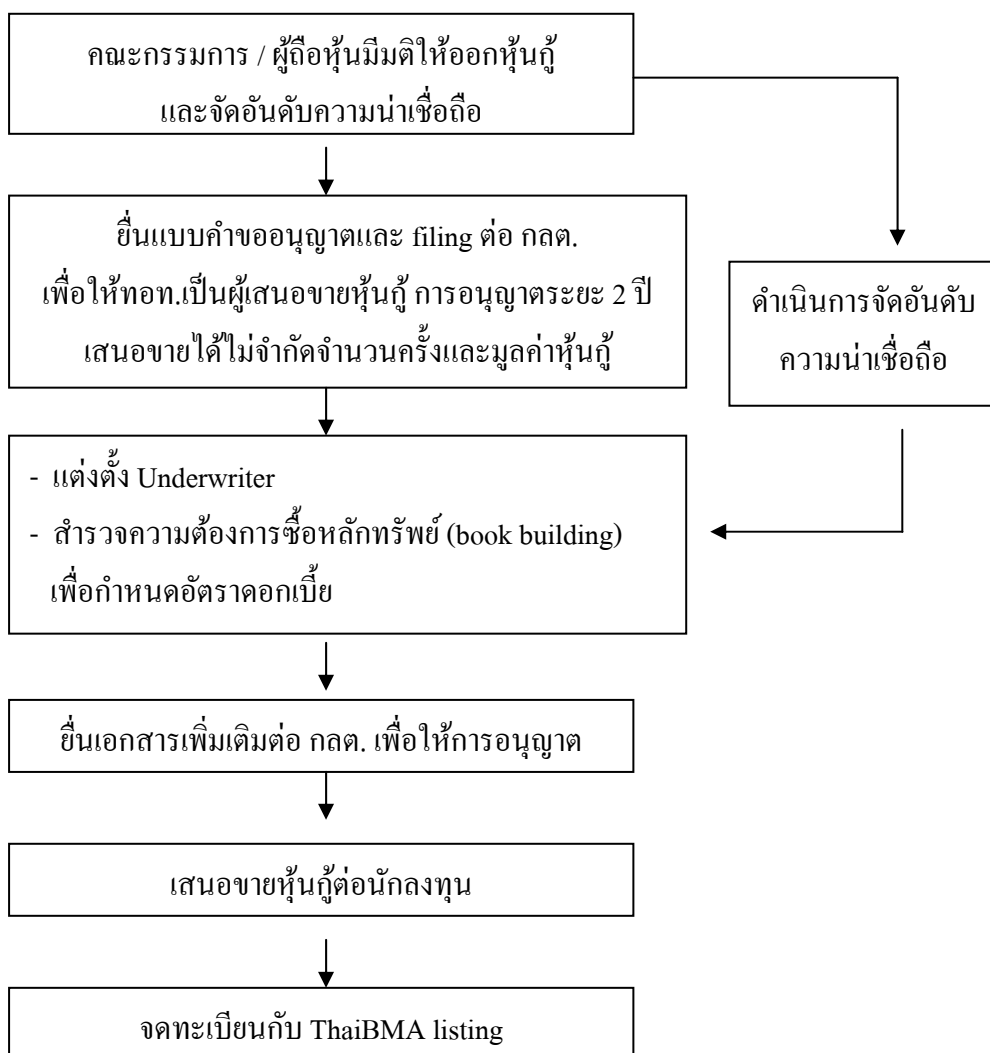
- ค่าธรรมเนียมการจัดการ ประมาณ 0.20% ของมูลค่าหุ้นกู้
- ค่าคำขออนุญาต กสท. ประมาณ 0.01% ของมูลค่าหุ้นกู้
- ค่าธรรมเนียมผู้แทนผู้ถือหุ้นกู้ ประมาณ 0.01% ของมูลค่าหุ้นกู้ต่อปี
- ค่านายทะเบียนหุ้นกู้ ประมาณ 0.005% ของมูลค่าหุ้นกู้ต่อปี
- ค่าจัดอันดับ Rating ประมาณ 2,000,000 บาท และ 0.015% ของมูลค่าหุ้นกู้ต่อปี
- ค่าจดทะเบียนกับ ThaiBMA ประมาณ 0.01% ของมูลค่าหุ้นกู้ต่อปี

โดยรวมค่าใช้จ่ายที่ต้องจ่ายครั้งเดียวเมื่อออกหุ้นกู้ประมาณ 0.25% ของมูลค่าหุ้นกู้ ถ้าหุ้นกู้อายุ 5 ปี เฉลี่ยปีละ 0.05% รวมกับค่าใช้จ่ายต่อปี ประมาณ 0.04% ต่อปี รวมเป็นประมาณ 0.09% ต่อปี ประมาณการต้นทุนรวมการออกหุ้นกุดังนี้

ตารางที่ 3-7 ประมาณการต้นทุนรวมการออกหุ้นกู้

ระยะเวลา	Gov't Bond Yield (%)	Spread (%)	Coupon (%)	Expense/Year (%)	Total Cost (%)
5 ปี	3.80	1.10	4.90	0.09	4.99
6 ปี	3.97	1.19	5.16	0.08	5.24

ขั้นตอนการดำเนินการออกหุ้นกู้ ใช้ระยะเวลาทั้งหมดประมาณ 12 สัปดาห์ นับจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้นดังนี้



9.3.2 การเพิ่มทุน

เนื่องจากกระทรวงการคลังจะค้ำประกันเงินกู้ JICA Phase 1 และเงื่อนไขของการค้ำประกันคือกระทรวงการคลังถือหุ้นไม่น้อยกว่า 70% ดังนั้นการเพิ่มทุนที่ไม่ทำให้สัดส่วนการถือหุ้นของกระทรวงการคลังลดลง คือการเสนอขายให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม (Right Issue)

ต้นทุนของการขายหุ้นสามัญ คือ อัตราเงินปันผลตอบแทน (Dividend Yield) โดยปกติจะต้องสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยเงินกู้ จากข้อมูล ณ วันที่ 27 ตุลาคม 2552 ราคาปิดของ ทอท. 40.50 บาท เงินปันผลจ่ายในปี 2551 เท่ากับ 2.58 บาท อัตราเงินปันผลตอบแทน เท่ากับ 6.37%

ขั้นตอนการดำเนินการ จะต้องขอมติเพิ่มทุนจากที่ประชุมผู้ถือหุ้น และนำมติไปดำเนินการจดทะเบียนเพิ่มทุนกับกระทรวงพาณิชย์ ทอท. จึงเสนอขายหุ้นเพิ่มทุนให้แก่ผู้ถือหุ้นเดิม โดยไม่จำเป็นต้องผ่านขั้นตอนของ กสท. ทั้งนี้คาดว่าจะใช้ระยะเวลาดำเนินการอย่างน้อย 8 สัปดาห์นับจากมติที่ประชุมผู้ถือหุ้น

9.3.3 เปรียบเทียบข้อดีข้อเสียในแต่ละแหล่งเงินทุน

รายการ	เงินกู้ JICA	หุ้นกู้	หุ้นสามัญ (เพิ่มทุน)
ประมาณการต้นทุน (% ต่อปี)	3.96	4.99 – 5.24	ไม่ต้องจ่ายดอกเบี้ยแต่ ทอท. มีภาระเงินปันผลที่เพิ่มขึ้น เพราะจำนวนหุ้นเพิ่มขึ้น
ขั้นตอนการดำเนินการ	ต้องดำเนินการผ่าน สบร. และใช้ระยะเวลานานในการดำเนินการขอเงินกู้ และ JICA ต้องการรายงาน EIA สำหรับงานที่ใช้เงินกู้ JICA นอกจากนี้ JICA จะเข้ามาเกี่ยวข้องในขั้นตอนต่างๆ ตั้งแต่การอนุมัติ TOR, การประมูลและจัดทำเอกสารเพิ่มเติมอื่นๆ	ทอท.สามารถดำเนินการด้วยตนเอง ใช้ระยะเวลาดำเนินการที่สั้นกว่าเงินกู้ JICA	ผ่านขั้นตอนการของบประมาณจากกระทรวงการคลัง คาดว่าการเพิ่มทุนจากกระทรวงการคลังคงมีความเป็นไปได้น้อย เพราะงบประมาณมีจำกัด
ผลกระทบต่อ Cashflow	ชำระคืนเป็นงวดๆ ปีละ 2 ครั้ง	ชำระคืนครั้งเดียว สำหรับหุ้นกู้แต่ละชุด ดังนั้นจะต้องมีการประมาณการ Cashflow ที่ค่อนข้างแม่นยำ	ไม่ต้องชำระคืน
ผลกระทบต่อ WACC		WACC อาจจะเพิ่มขึ้น เพราะ Kd เพิ่มขึ้น(อัตราดอกเบี้ยหุ้นกู้จะสูงกว่าอัตราดอกเบี้ยปัจจุบันที่ได้จาก JICA)	WACC เพิ่มขึ้นมากที่สุด เพราะสัดส่วนของทุนเพิ่มขึ้น
ผลกระทบต่อ D/E Ratio	D/E เพิ่มขึ้น	D/E เพิ่มขึ้น	D/E ลดลง
ขยายฐานนักลงทุน		เพิ่มฐานนักลงทุนในตราสารหนี้ของ ทอท.	

จากการเปรียบเทียบข้อดีข้อเสียมีความเห็นว่า ทอท. ควรใช้แหล่งเงินทุนจากการกู้เงิน อย่างไรก็ตามโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) มีความเร่งด่วนและการกู้เงิน JICA ต้องใช้ระยะเวลานานและมีขั้นตอนการขอเข้าคิวเพื่อขอเงินกู้ ทาง ทอท. จึงจำเป็นต้องแจ้งสำนักงานบริหารหนี้สาธารณะว่า ทอท. จะใช้เงินกู้ JICA สำหรับโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) ทั้งนี้เมื่อมีความชัดเจนของโครงการแล้วจะพิจารณาว่าจะกู้เงิน JICA และ/หรือ การออกหุ้นกู้ภายในประเทศ

10. ผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมและแนวทางการแก้ไข

ทอท. ได้ว่าจ้างที่ปรึกษาในการดำเนินการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม การพัฒนา ทสก. เพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้รองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี โดยดำเนินการศึกษาผลกระทบด้านต่าง ๆ ดังนี้

10.1 อุทกวิทยาน้ำผิวดินและการระบายน้ำ

10.1.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- การชะล้างตะกอนดินจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่ทางระบายน้ำ ทำให้เกิดการดินขึ้นหรือกีดขวางทางน้ำ

แนวทางแก้ไข

- ทำแนวคันดินกั้นตามแนวคลองขุดระบายน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง
- จัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เรียบร้อย ไม่ให้มีเศษวัสดุก่อสร้างกีดขวางทางน้ำและรางระบายน้ำ

10.1.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีการเปลี่ยนแปลงการใช้พื้นที่ภายในท่าอากาศยาน ทำให้มีปริมาณน้ำท่าเพิ่มขึ้นซึ่งทำให้ระยะเวลาในการสูบน้ำออกจากพื้นที่เพิ่มขึ้นอีกประมาณ 2 ชั่วโมง แต่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อพื้นที่ภายนอก เนื่องจากเมื่อการก่อสร้างคลองระบายน้ำสายใหม่แล้วเสร็จและมีการติดตั้งเครื่องสูบน้ำในคลองที่อยู่โดยรอบแล้ว จะทำให้การระบายน้ำของพื้นที่โดยรอบมีประสิทธิภาพขึ้น

แนวทางแก้ไข

- ขุดลอกคลองระบายน้ำภายในพื้นที่ทสก. และรักษาระดับน้ำในบ่อพักน้ำให้มีระดับต่ำ
- ประสานงานกับกรมชลประทานเพื่อสูบน้ำออกจากบ่อพักน้ำโดยสูบน้ำไม่เกิน 12 ลบ.ม./วินาที

10.2 คุณภาพน้ำผิวดิน

10.2.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- อาจมีการชะพาตะกอนดินจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่คลองระบายน้ำและระบายออกสู่คลองภายนอก
- มีน้ำเสียจากกิจกรรมของโรงงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพัก รวมทั้งน้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การล้างอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ เป็นต้น ประมาณ 140 ลบ.ม./วัน ซึ่งจะต้องมีการบำบัดให้มีคุณภาพตามเกณฑ์มาตรฐานก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำของ ทสก.

แนวทางแก้ไข

- จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมสำหรับคนงานให้เพียงพอ
- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชั่วคราว ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากคนงานก่อสร้าง ทั้งในบริเวณสำนักงาน และบ้านพัก ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ
- ขุดลอกตะกอนดินจากคลองขุดและทางระบายน้ำภายใน ทสก. และทำแนวคันดินตามแนวคลองขุดและทางระบายน้ำที่อยู่ใกล้พื้นที่ก่อสร้าง

10.2.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีน้ำเสียเพิ่มขึ้น จากกิจกรรมของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยเมื่อมีผู้โดยสาร 80 ล้านคนต่อปี จะมีน้ำเสียประมาณ 17,886 ลบ.ม./วัน ซึ่งระบบบำบัดน้ำเสียของทสก. ที่มีอยู่ปัจจุบัน รองรับการบำบัดได้ 18,000 ลบ.ม./วัน จึงสามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ และจากการประเมินพบว่าน้ำทิ้งจากโครงการ จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่าความสกปรกในรูปบีโอดีของน้ำในคลองหนองงูเห่าและคลองลาดกระบังน้อยมาก

แนวทางแก้ไข

- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นบริเวณอาคารผู้โดยสารเพิ่มขึ้นให้เพียงพอกับปริมาณน้ำเสียที่เพิ่มขึ้น
- ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น และระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วควรนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ เช่น รดน้ำต้นไม้ และล้างถนน และไม่ควรระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองสาธารณะภายนอกโครงการในช่วงฤดูแล้ง
- ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ
- ตะกอนจากระบบบำบัดน้ำเสียให้มีที่เก็บที่มีหลังคาปกคลุม และนำไปใช้ประโยชน์หรือกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล
- ตรวจสอบคลองขุดและทางระบายน้ำหากมีตะกอนดินให้ทำการขุดลอก

10.3 คุณภาพอากาศ

10.3.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีการฟุ้งกระจายของฝุ่นละอองจากกิจกรรมการก่อสร้าง การเปิดหน้าดินและการขนส่งของรถบรรทุก ซึ่งบริเวณที่ได้รับผลกระทบจะอยู่ในพื้นที่ทำอาภาศยาน และค่าความเข้มข้นสูงสุดยังมีค่าเป็นไปตามมาตรฐาน

แนวทางแก้ไข

- ฉีดพรมน้ำบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และเส้นทางขนส่งวัสดุ
- ปิดคลุมกระบะรถบรรทุกที่ใช้ขนส่งวัสดุก่อสร้าง เครื่องมือ เครื่องจักรและอุปกรณ์ให้มีมิดชิด เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการฟุ้งกระจาย หรือการร่วงหล่นของเศษวัสดุ

- ควบคุมความเร็วของยานพาหนะภายในพื้นที่โครงการ ไม่ให้เกิน 30 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

- จัดล้างล้อรถบรรทุกให้สะอาดก่อนออกจากพื้นที่ก่อสร้าง

10.3.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีการระบายมลสารเพิ่มขึ้น จากอากาศยาน และรถยนต์ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งจากหน่วยผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น (DCAP) ได้แก่ ก๊าซคาร์บอนมอนอกไซด์ ก๊าซไฮโดรคาร์บอนก๊าซไนโตรเจนไดออกไซด์ และก๊าซซัลเฟอร์ไดออกไซด์ แต่ยังมีค่าอยู่ในเกณฑ์มาตรฐาน

แนวทางแก้ไข

- จัดระเบียบการจราจรภายใน ทสภ. บริเวณอาคารผู้โดยสารและลานจอดรถ ไม่ให้เกิดการติดขัด

10.4 เสียง

10.4.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีเสียงรบกวนจากการใช้เครื่องมือ เครื่องจักร เครื่องยนต์ในการก่อสร้าง รวมทั้งเสียงดังจากรถยนต์ที่ใช้ขนส่งวัสดุอุปกรณ์ แต่ผลกระทบส่วนใหญ่จะเกิดอยู่ภายในพื้นที่ของ ทสภ. ส่วนพื้นที่ชุมชนที่อยู่ห่างออกไประดับเสียงจะลดลง โดยมีค่าระดับเสียงรบกวนไม่เกินเกณฑ์มาตรฐานที่กำหนดไว้

แนวทางแก้ไข

- เลือกวิธีการก่อสร้างที่ช่วยลดผลกระทบด้านเสียงให้เหลือน้อยที่สุด
- ใช้อุปกรณ์ เครื่องจักรในการก่อสร้างที่ช่วยลดระดับเสียงดัง เช่น มีฉนวนหุ้มมีการติดอุปกรณ์ป้องกันเสียง เป็นต้น
- ให้มีรั้วล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้างอาคารสูง 3 เมตร
- กิจกรรมที่มีเสียงดังให้ดำเนินการเฉพาะช่วงกลางวัน (06.00-18.00 น.)
- จัดให้มีสถานที่ที่สามารถลดเสียงดังให้คนงานได้พักในช่วงพักการทำงาน
- ผู้ปฏิบัติงานในบริเวณที่มีเสียงดังเกินกว่า 90 เดซิเบล (เอ) ต้องใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียงส่วนบุคคล เช่น ปลั๊กอุดหู หรือที่ครอบหู เป็นต้น และต้องทำงานในพื้นที่ที่มีเสียงดังไม่เกินวันละ 8 ชั่วโมง

10.4.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- กรณีมีผู้โดยสาร 80 ล้านคนต่อปี คาดการณ์ว่าจะมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเป็น 446,040 เที่ยวบินต่อปี จะทำให้มีพื้นที่ได้รับผลกระทบในเขต NEF มากกว่า 40 เท่ากับ 9.87 ตารางกิโลเมตร และในเขต NEF 30-40 มีพื้นที่ 46.65 ตารางกิโลเมตร ซึ่งพื้นที่ได้รับผลกระทบเกือบทั้งหมด

อยู่ในบริเวณเส้นเสียงตามมติ ครม. เมื่อวันที่ 29 พ.ค. 2550 และมติ คณก. ทอท. เมื่อวันที่ 21 มิ.ย.2550 แต่มีพื้นที่บางส่วนอยู่นอกแนวเส้นเสียงตามมติดังกล่าว โดยมีอาคารได้รับผลกระทบในเขต NEF มากกว่า 40 เพิ่มขึ้นประมาณ 28 อาคาร และในเขต NEF 30-40 เพิ่มขึ้นประมาณ 630 อาคาร

แนวทางแก้ไข

- ใช้มาตรการควบคุมภาคพื้นดิน ได้แก่ การสร้าง Hush house เพื่อลดเสียงจากการทดสอบเครื่องยนต์ สร้างกำแพงกันเสียงบริเวณที่มีการทดสอบเครื่องยนต์ การทดสอบเครื่องยนต์ ในเวลากลางวัน และการวางแผนการจราจรทางอากาศที่เหมาะสม

- การลดเสียง ณ จุดผู้ได้รับเสียงรบกวน ได้แก่ ให้ผู้ปฏิบัติงานใช้อุปกรณ์ป้องกันเสียง การติดตั้งระบบปรับอากาศในอาคาร การสนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่อ่อนไหว

- การควบคุมการใช้ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เหมาะสม

- การใช้มาตรการด้านการจัดการ เช่น การกำหนดสัดส่วนการใช้ทางวิ่ง

ให้เหมาะสม เพื่อลดผลกระทบด้านเสียง การจำกัดการใช้เครื่องบินเสียงดังให้เป็นไปตามมาตรฐานที่เกี่ยวข้อง การกำหนดค่านักบิน และบริษัทสายการบิน ปฏิบัติตามระเบียบวิธีการบินที่ก่อให้เกิดเสียงรบกวนต่ำ และประชาสัมพันธ์ข้อมูลการดำเนินงานของท่าอากาศยานและรับฟังคำร้องและคำแนะนำจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและสาธารณชนทั่วไป

10.5 นิเวศวิทยานบก

10.5.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- การพัฒนาโครงการดำเนินการอยู่ในพื้นที่ที่มีการปรับสภาพไว้แล้ว จึงไม่มี

ผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยา

แนวทางแก้ไข

- ไม่มีมาตรการ

10.5.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- การพัฒนาโครงการ ดำเนินการในพื้นที่ที่มีการปรับสภาพพื้นที่ไว้แล้ว จึงไม่มี

ผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาภายนอกเพิ่มขึ้น

แนวทางแก้ไข

- รักษาระดับความสูงของหญ้าที่ปลูกในพื้นที่ท่าอากาศยานให้อยู่ประมาณ 8 เซนติเมตร เพื่อไม่ให้เป็นที่อยู่อาศัยของแมลง และสัตว์อาหารของนก

- ตัดต้นไม้และพุ่มไม้ในรัศมี 180 เมตร จากแนวทางวิ่งและทางขับ

- ควบคุมพืชน้ำ วัชพืช แมลง และสัตว์ เพื่อไม่ให้เป็แหล่งอาหารและที่อยู่อาศัยของนก

- ทำลายแหล่งที่อยู่อาศัยของไส้เดือน แมลง และหนอน

- ให้เจ้าหน้าที่ รวบรวมและจัดส่งซากสัตว์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางการบินไปให้

ผู้เชี่ยวชาญจำแนกชนิดอย่างถูกต้องเพื่อนำมาใช้ในการกำหนดมาตรการป้องกัน แก้ไขปัญหาต่อไป

10.6 นิเวศวิทยาทางน้ำ

10.6.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- อาจมีการปนเปื้อนของน้ำเสียจากกิจกรรมของแรงงานในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพัก รวมทั้งน้ำเสียจากกิจกรรมการก่อสร้าง เช่น การล้างอุปกรณ์ เครื่องมือต่างๆ เป็นต้น ลงสู่แหล่งน้ำและส่งผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ
- อาจมีการชะล้างตะกอนดินจากพื้นที่ก่อสร้างลงสู่แหล่งน้ำ ทำให้น้ำขุ่นและมีผลกระทบต่อสิ่งมีชีวิตในน้ำ

แนวทางแก้ไข

- จัดให้มีห้องน้ำห้องส้วมสำหรับแรงงานให้เพียงพอ และติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียชั่วคราว ที่มีประสิทธิภาพเพียงพอในการบำบัดน้ำเสียที่เกิดจากแรงงานก่อสร้าง ทั้งในบริเวณสำนักงาน และบ้านพัก ก่อนระบายออกสู่แหล่งน้ำ
- ทำคันดินล้อมรอบพื้นที่ก่อสร้าง และมีบ่อตกตะกอนก่อนระบายลงสู่ทาง ระบายน้ำ และจัดเก็บวัสดุก่อสร้างให้เป็นระเบียบ

10.6.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีน้ำเสียเพิ่มขึ้น จากกิจกรรมของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง แต่จากการประเมินผลกระทบด้านคุณภาพน้ำ พบว่าน้ำทิ้งของโครงการจะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงค่าความสกปรกในรูปบีโอดีน้อยมาก และมีจุดผสมตัวอยู่ห่างจากจุดระบายน้ำทิ้งเพียง 23 เมตร จึงมีผลกระทบต่อสภาพนิเวศวิทยาทางน้ำในระดับต่ำ

แนวทางแก้ไข

- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นบริเวณอาคารผู้โดยสารเพิ่มขึ้นให้เพียงพอกับปริมาณน้ำเสียที่เพิ่มขึ้น
- ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น และระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลาง ให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ
- น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วควรนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ เช่น รดน้ำต้นไม้ และล้างถนน และไม่ควรระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองสาธารณะภายนอกโครงการในช่วงฤดูแล้ง
- ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ

10.7 การใช้ที่ดิน

10.7.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีคนงานก่อสร้างประมาณ 2,000 คน อาจส่งผลต่อการขยายตัวของที่พักอาศัยชั่วคราวในย่านชุมชนพักอาศัยเดิม และเกิดย่านพาณิชยกรรมสนับสนุนการใช้ชีวิตประจำวัน รวมถึงมีความต้องการสาธารณูปโภคพื้นฐานต่างๆ ในชุมชนเพิ่มขึ้น

แนวทางแก้ไข

- กำหนดให้ผู้รับเหมาให้จัดพื้นที่พักอาศัยของคณงานก่อสร้างให้เพียงพอ มีการจัดระเบียบ มีรั้วล้อมรอบมิดชิด
- จัดระบบการเข้า-ออกพื้นที่ก่อสร้างเพื่อรักษาความปลอดภัย
- ให้ผู้รับเหมาจัดระบบสุขาภิบาลที่ดี และจัดหาน้ำดื่ม น้ำใช้ ไฟฟ้าให้เพียงพอ รวมทั้งเมื่อการก่อสร้างแล้วเสร็จ ให้ทำการรื้อถอน และปรับสภาพพื้นที่ให้เรียบร้อย

10.7.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- การพัฒนาท่าอากาศยาน ทำให้เกิดการจ้างงานเพิ่มขึ้น เกิดการขยายตัวของภาคธุรกิจที่ต่อเนื่อง และย่านพาณิชยกรรม รวมทั้งการขยายตัวของพื้นที่พักอาศัย
- ผลกระทบด้านเสียงจากการพัฒนาท่าอากาศยาน จะทำให้เกิดการชะลอตัวของ การปลูกสร้างอาคารในบริเวณที่ได้รับผลกระทบทางด้านทิศเหนือและทิศใต้
- เมื่อการจัดทำผังพื้นที่เฉพาะของพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานแล้วเสร็จ จะสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการควบคุมการใช้ที่ดินให้เป็นระเบียบและลดปัญหาความขัดแย้งของการใช้ประโยชน์ที่ดินได้

แนวทางแก้ไข

- ประสานงานกับกรมโยธาธิการและผังเมือง รวมทั้งหน่วยงานอนุญาตที่เกี่ยวข้อง ในจังหวัดสมุทรปราการ และกรุงเทพมหานคร เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารในพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานให้เหมาะสมและสอดคล้องกับกิจกรรมของท่าอากาศยาน ในเขตปลอดภัยการเดินอากาศ และพื้นที่ได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยาน
- ใช้ พรบ. ควบคุมอาคาร ควบคู่กับ พรบ.ผังเมืองเฉพาะพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ ในการให้อนุญาตสิ่งปลูกสร้างใหม่ เพื่อควบคุมการใช้ที่ดินและการก่อสร้างอาคารโดยรอบให้เหมาะสมกับกิจกรรมของท่าอากาศยาน
- ประสานงานกับกรมโยธาธิการ และผังเมือง และหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาและวางแผนการใช้ประโยชน์ที่ดินโดยรอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้ชัดเจน
- จัดซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างในเขต NEF มากกว่า 40 เพื่อแก้ไขปัญหาในระยะยาว

10.8 การคมนาคม

10.8.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- กิจกรรมการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักร อาจทำให้เกิดถนนชำรุดเสียหาย และก่อให้เกิดอุบัติเหตุบนถนน
- มีปริมาณการจราจรเพิ่มขึ้น เนื่องจากการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องจักรที่ใช้ในการก่อสร้าง รวมทั้งการขนส่งคณงานก่อสร้าง อาจทำให้เกิดขบวนการจราจรของผู้ใช้ถนนที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะทางหลวงหมายเลข 9 (ถนนบางนา-ตราด) จะมีสภาพติดขัด

แนวทางแก้ไข

- ให้ผู้รับเหมาวางแผนการใช้เส้นทางรถขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เพื่อเสนอต่อ ทอท. ก่อนดำเนินการ โดยพิจารณาเลือกใช้เส้นทางหลักที่ก่อให้เกิดผลกระทบน้อยที่สุด
- จำกัดความเร็วของรถบรรทุกตามที่กฎหมายกำหนด โดยเฉพาะบริเวณทางร่วมทางแยกและบริเวณชุมชน
- หลีกเลี่ยงการขนส่งวัสดุก่อสร้างในช่วงชั่วโมงเร่งด่วน เช้า – เย็น โดยเฉพาะในช่วงเวลา 07.00 – 09.00 น. และเวลา 17.00 - 19.00 น.
- ใช้ผ้าใบปิดคลุมกระบะรถบรรทุกให้มิดชิด เพื่อป้องกันเศษวัสดุตกหล่นบนถนน และป้องกันการเกิดฝุ่นละออง
- จัดให้มีเจ้าหน้าที่อำนวยความสะดวกในการเข้า - ออกพื้นที่ก่อสร้างโครงการ เพื่อช่วยป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น
- กรณีการขนส่งของโครงการ ก่อให้เกิดความเสียหายกับถนนผู้รับเหมาจะต้องดำเนินการประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และซ่อมแซม แก้ไขทันที
- รถยนต์ที่นำมาใช้ในการขนส่งวัสดุอุปกรณ์หรือคนงาน ต้องเป็นไปตาม พรบ. การจราจรทางบก พ.ศ.2522
- ติดตั้งป้ายเตือนในงานก่อสร้างต่าง ๆ ให้เป็นไปตาม พรบ.การจราจรทางบก พ.ศ.2522
- ประสานงานกับเจ้าหน้าที่ตำรวจเพื่ออำนวยความสะดวกในการใช้เส้นทาง และประชาสัมพันธ์เส้นทางให้ประชาชนทราบล่วงหน้า

10.8.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีปริมาณจราจรเพิ่มขึ้น เนื่องจากมีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ซึ่งอาจก่อให้เกิดปัญหาการจราจรติดขัด แต่การเปิดใช้โครงการขนส่งมวลชน Airport Link และการขยายเส้นทางของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะทำให้การคมนาคมบริเวณพื้นที่ที่มีความสะดวกขึ้น และลดปริมาณการจราจรบนถนนบริเวณพื้นที่โครงการได้

แนวทางแก้ไข

- ประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ในการดูแลระบบสัญญาณไฟจราจร ให้ใช้งานได้ตลอดเวลา
- ประสานงานกับหน่วยงานที่มีหน้าที่รับผิดชอบในการอำนวยความสะดวกบริเวณเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน

10.9 ระบบสาธารณูปโภค สาธารณูปการ

10.9.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีความต้องการใช้น้ำ ไฟฟ้า และโทรศัพท์ เพิ่มขึ้นในพื้นที่ก่อสร้างและบริเวณบ้านพักคนงาน ซึ่งระบบสาธารณูปโภคของท่าอากาศยาน และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องยังสามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอ

แนวทางแก้ไข

- ให้ผู้รับเหมาจัดหาสาธารณูปโภค สาธารณูปการสำหรับพื้นที่ก่อสร้าง สำนักงานควบคุมงาน และบ้านพักคนงานให้เพียงพอกับความต้องการใช้งาน

10.9.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- ทสก. มีความต้องการใช้ไฟฟ้าเพิ่มขึ้นเป็น 70 เมกะวัตต์ ซึ่ง DCAP และการไฟฟ้านครหลวงยังสามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอ
- ทสก. มีความต้องการใช้น้ำเพิ่มขึ้นเป็น 32,035 ลบ.ม./วัน ซึ่งการประปานครหลวงยังสามารถให้บริการได้อย่างเพียงพอ
- ทสก. มีความต้องการใช้เลขหมายโทรศัพท์เพิ่มขึ้นเป็น 4,000 เลขหมาย ซึ่งระบบของโครงการที่มีอยู่ยังรองรับได้อย่างเพียงพอ

แนวทางแก้ไข

- ประสานงานกับหน่วยงานของรัฐที่ให้บริการด้านสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง เพื่อยกยาระบบการให้บริการให้ครอบคลุมและสอดคล้องกันการขยายตัวของชุมชนโดยรอบ ทสก.

10.10 การจัดการของเสีย

10.10.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีขยะมูลฝอยทั่วไปจากกิจกรรมของคนงานบริเวณพื้นที่ก่อสร้างประมาณ 880 กก./วัน ซึ่งกำหนดให้ผู้รับเหมาจ้างบริษัทเอกชนมาจัดเก็บและนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล
- มีขยะมูลฝอยบริเวณบ้านพักคนงานประมาณ 1,420 กก./วัน ผู้รับเหมาต้องจัดวางถังรองรับและประสานงานให้หน่วยงานที่รับผิดชอบมาจัดเก็บไปกำจัด
- มีของเสียอันตรายและขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง ผู้รับเหมาต้องนำไปกำจัดอย่างถูกหลักสุขาภิบาล

แนวทางแก้ไข

- จัดเตรียมถังรองรับมูลฝอยให้เพียงพอ และแยกประเภทเป็น ขยะเปียก ขยะแห้ง ขยะรีไซเคิล และขยะอันตราย และรณรงค์ให้คนงานและเจ้าหน้าที่คัดแยกขยะ
- ขยะอันตราย ต้องมีสถานที่รวบรวมและพักขยะ แยกจากขยะมูลฝอยทั่วไป และมีระบบป้องกันน้ำชะขยะลงสู่ระบบระบายน้ำ
- ให้มีการเก็บรวบรวมขยะมูลฝอยทั่วไปวันละ 1 ครั้ง สำหรับขยะมูลฝอยจากการก่อสร้าง ต้องรวบรวมและขนออกไปกำจัดนอกพื้นที่

- พาหนะรองรับขยะต้องมีฝาปิดมิดชิด
- กำหนดไม่ให้มีการกำจัดขยะโดยการเผากลางแจ้งในพื้นที่โครงการ

10.10.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- เมื่อมีผู้โดยสาร 80 ล้านคนต่อปี จะมีของเสียรวม 83.61 ตันต่อวัน ซึ่งระบบขนถ่ายขยะที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถรองรับได้ 100 ตันต่อวัน ดังนั้น ระบบที่มีอยู่จึงสามารถรองรับการจัดการขยะมูลฝอยที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ

แนวทางแก้ไข

- จัดเตรียมภาชนะรองรับมูลฝอยให้เพียงพอ และมีฝาปิดมิดชิด
- จัดให้มีบุคลากร อุปกรณ์ และรถขนถ่ายให้เพียงพอกับของเสียที่จะเพิ่มขึ้น
- รมรงศ์การลดขยะ และการคัดแยกขยะ
- การจัดเก็บขยะมูลฝอยต้องดำเนินการอย่างน้อย วันละ 1 ครั้ง
- มีการบันทึกปริมาณมูลฝอย และข้อมูลพื้นฐานต่าง ๆ เพื่อใช้ในการวางแผน

การจัดการขยะ

10.11 การจัดการน้ำเสีย

10.11.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีน้ำเสียจากคนงานในพื้นที่ก่อสร้างสูงสุด 140 ลบ.ม./วัน ผู้รับเหมาต้องจัดให้มีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปเพื่อบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำในพื้นที่ท่าอากาศยาน

แนวทางแก้ไข

- จัดเตรียมห้องน้ำห้องส้วมให้เพียงพอ และมีระบบบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปสามารถรองรับการบำบัดน้ำเสียได้อย่างเพียงพอ

- รมรงศ์การใช้น้ำอย่างประหยัด และจำกัดบริเวณที่ก่อให้เกิดน้ำเสียให้มีจำนวนจุดน้อยที่สุด

- เมื่อดำเนินการแล้วเสร็จ ต้องมีการรื้อย้ายถังบำบัดน้ำเสียสำเร็จรูปออกจากพื้นที่

10.11.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- เมื่อมีผู้โดยสาร 80 ล้านคนต่อปี จะมีน้ำเสียรวม 17,886 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ซึ่งระบบบำบัดน้ำเสียที่มีอยู่ในปัจจุบันสามารถรองรับได้ 18,000 ลูกบาศก์เมตรต่อวัน ดังนั้นระบบที่มีอยู่จึงสามารถรองรับการบำบัดน้ำเสียที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ

แนวทางแก้ไข

- ติดตั้งระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นบริเวณอาคารผู้โดยสารเพิ่มขึ้นให้เพียงพอกับปริมาณน้ำเสียที่เพิ่มขึ้น

- ควบคุมดูแลระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้น และระบบบำบัดน้ำเสียส่วนกลางให้สามารถบำบัดน้ำเสียได้อย่างมีประสิทธิภาพ

- น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วควรนำมาหมุนเวียนกลับมาใช้ใหม่ เช่น รดน้ำต้นไม้ และล้างถนน และไม่ควรระบายน้ำทิ้งลงสู่คลองสาธารณะภายนอกโครงการในช่วงฤดูแล้ง
- ตรวจสอบคุณภาพน้ำทิ้งจากระบบบำบัดน้ำเสียให้มีคุณภาพเป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนด ก่อนระบายลงสู่คลองระบายน้ำภายในพื้นที่โครงการ
- รณรงค์การใช้น้ำอย่างประหยัดภายในอาคาร เลือกใช้สุขภัณฑ์และอุปกรณ์ประหยัดน้ำ

10.12 เศรษฐกิจ-สังคม

10.12.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- มีการก่อสร้างบ้านพักคนงานในชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงพื้นที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ อาจทำให้เกิดชุมชนแออัด และเสี่ยงต่อการเกิดปัญหาด้านสังคม อาชญากรรม และสาธารณสุข
- ชุมชนที่อยู่ใกล้เคียงอาจได้รับผลกระทบจากกิจกรรมก่อสร้าง เช่น เสียงดัง ฝุ่นละออง รวมทั้งการขนส่งวัสดุอุปกรณ์ เป็นต้น
- การเติบโตทางเศรษฐกิจของชุมชน จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงด้านสังคม และรายได้ เป็นการเสริมสร้างความมั่นคงทางรายได้ แต่อาจทำให้เกิดความขัดแย้งระหว่างผู้ประกอบการด้วยกันเอง

แนวทางแก้ไข

- ควบคุมผู้รับเหมาให้จัดพื้นที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้างให้เป็นระเบียบ มีรั้ว ล้อมรอบมิดชิด จัดระบบสุขาภิบาลที่ดี และจัดหาน้ำดื่ม น้ำใช้ ไฟฟ้าให้เพียงพอ รวมทั้งมีการควบคุมดูแลมิให้คนงานก่อให้เกิดปัญหากับชุมชน
- ควบคุมให้มีการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อมด้านต่าง ๆ อย่างเคร่งครัด เพื่อป้องกันมิให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง
- กรณีได้รับเรื่องร้องเรียนผลกระทบจากการก่อสร้างให้นำข้อร้องเรียนมาพิจารณาหาแนวทางแก้ไขโดยเร็ว

10.12.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- จะทำให้ศักยภาพของการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าเพิ่มมากขึ้น สร้างการขยายตัวของธุรกิจบริการที่ต่อเนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- มีผลกระทบต่อการเปลี่ยนแปลงคุณภาพสิ่งแวดล้อม ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อชุมชนอยู่อาศัยโดยรอบท่าอากาศยาน โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียง

แนวทางแก้ไข

- ประชาสัมพันธ์และแจ้งผลการตรวจวัดระดับเสียง รวมทั้งการดำเนินงานด้านการป้องกันและลดผลกระทบให้ประชาชนที่อยู่โดยรอบรับทราบ

- ดำเนินการสำรวจรายละเอียดอาคารบ้านเรือนที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงที่เพิ่มขึ้นจากปัจจุบัน เพื่อทำการชดเชย ดังนี้

- ♦ พื้นที่ในเขต NEF 40 ที่เพิ่มขึ้นจากเดิม (ซึ่งสร้างก่อนปี 2544) ให้ ทอท.เจรจาซื้อที่ดินและสิ่งปลูกสร้างกรณีเจ้าของไม่ประสงค์ที่จะขาย ทอท. ต้องสนับสนุนและปรับปรุง หรือติดตั้งวัสดุลดเสียงแก่อาคาร

- ♦ พื้นที่ในเขต NEF 30-40 ที่เพิ่มขึ้นจากเดิม (ซึ่งสร้างก่อนปี 2544) ให้ ทอท. ทำการตรวจวัดระดับเสียงพื้นฐาน (L90) หากพบว่าโครงการทำให้มีระดับเสียงรบกวนเกิน 10 dBA ให้สนับสนุนการปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างเพื่อให้สามารถลดระดับเสียงได้ รวมทั้งพิจารณาสนับสนุนการป้องกันเสียงแก่สถานที่ที่ต้องการความเงียบเป็นพิเศษ เช่น โรงเรียน ศาสนสถาน โรงพยาบาล เป็นต้น

- ♦ นำผลการตรวจวัดระดับเสียงต่อเนื่องมาประมวลผลกระทบด้านเสียงในหน่วย NEF ทุก 2 ปี เพื่อจัดทำมาตรการชดเชยสำหรับผู้ที่อยู่อาศัยในเส้นเสียง NEF มากกว่า 30

- ♦ ให้ความรู้ความเข้าใจต่อการดำเนินงานของ ทอท. ผลประโยชน์ที่เกิดขึ้นและบทบาทของ ทอท. รวมทั้งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น

- ♦ ให้ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการลดผลกระทบด้านเสียง มีการจัดขั้นตอนการประชาสัมพันธ์ และการดำเนินงานด้านมวลชนสัมพันธ์ให้เหมาะสมกับกลุ่มต่าง ๆ

10.13 มาตรฐานสุข อาชีวอนามัยและความปลอดภัย

10.13.1 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะก่อสร้าง

- อาจเกิดสภาพที่ไม่ถูกสุขลักษณะในพื้นที่ก่อสร้าง และบ้านพักคนงาน หากไม่มีการจัดการสิ่งแวดล้อมที่ดี ทำให้กลายเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรคและสัตว์พาหะนำโรค

- คนงานต่างถิ่นที่เข้ามาทำงานอาจนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่กระจายบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง และอาจจะแพร่กระจายไปสู่ประชาชนที่อยู่บริเวณใกล้เคียง

- อาจเกิดอุบัติเหตุจากกิจกรรมการก่อสร้าง และอุบัติเหตุจากการขนส่งวัสดุก่อสร้าง ทำให้เกิดการบาดเจ็บ

- กิจกรรมการก่อสร้างและการขนส่งวัสดุ อุปกรณ์ อาจก่อให้เกิดการฟุ้งกระจายของฝุ่นละออง และมีเสียงดัง ส่งผลกระทบต่อประชาชนที่อาศัยอยู่ใกล้เคียง

แนวทางแก้ไข

- กำหนดให้ผู้รับเหมาจัดทำแผนการจัดการความปลอดภัยในการทำงานก่อสร้าง และแผนปฏิบัติงานเสนอต่อ ทอท. ก่อนดำเนินการ

- ควบคุมผู้รับเหมาให้จัดพื้นที่พักอาศัยของคนงานก่อสร้างให้เป็นระเบียบ มีรั้วล้อมรอบมิดชิด จัดระบบสุขาภิบาลที่ดี โดยจัดเตรียมห้องน้ำ – ห้องส้วม ระบบบำบัดน้ำเสียให้เพียงพอ รวมทั้งจัดหาน้ำดื่ม น้ำใช้ ไฟฟ้าให้เพียงพอ

- ให้มีการตรวจร่างกายคนงานก่อนรับเข้าทำงาน เพื่อป้องกันการนำโรคติดต่อเข้ามาแพร่ระบาดในพื้นที่ก่อสร้างและชุมชนที่อยู่ใกล้เคียง

- จัดให้มีอุปกรณ์ปฐมพยาบาลเบื้องต้นในบริเวณพื้นที่ก่อสร้าง เพื่อให้การรักษาพยาบาลเบื้องต้นในกรณีที่มีการเจ็บป่วยเล็กน้อย และจัดให้มีรถยนต์เพื่อนำผู้ป่วยส่งโรงพยาบาลในกรณีที่เจ็บป่วยหรือได้รับบาดเจ็บรุนแรง
- ให้ผู้รับเหมาควบคุมดูแลคนงานให้ทำงานด้วยความระมัดระวัง และปฏิบัติงานตามข้อกำหนดอย่างเคร่งครัด มีการบำรุงรักษาเครื่องจักร อุปกรณ์ให้อยู่ในสภาพสมบูรณ์ และจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลที่เหมาะสมกับประเภทงาน เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการทำงาน
- กำหนดแนวเขตก่อสร้างและปิดล้อมพื้นที่ก่อสร้างให้มีชัดเจน และติดป้ายเตือนอันตรายจากเขตก่อสร้าง เพื่อป้องกันบุคคลที่ไม่เกี่ยวข้องเข้าไปในบริเวณเขตก่อสร้าง

10.13.2 ผลกระทบสิ่งแวดล้อมในระยะดำเนินการ

- มีผลกระทบจากเสียงดังรบกวนที่เพิ่มขึ้น จะส่งผลกระทบต่อสุขภาพของประชาชนในบริเวณที่ได้รับผลกระทบ ซึ่งปัจจุบันบางส่วนได้มีการชดเชยเพื่อลดผลกระทบไว้แล้ว
- การพัฒนาท่าอากาศยานจะทำให้มีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ส่งผลให้ปริมาณขยะมูลฝอยและน้ำเสียเพิ่มมากขึ้น ซึ่งหากไม่มีการรวบรวมและกำจัดที่ดี อาจทำให้เกิดเป็นแหล่งเพาะพันธุ์ของเชื้อโรคและสัตว์พาหะนำโรค ซึ่งจะเป็นสาเหตุของการแพร่โรคต่าง ๆ ได้
- การเพิ่มขึ้นของผู้โดยสารและการขยายตัวของชุมชน อาจทำให้มีความต้องการบริการด้านสาธารณสุขเพิ่มขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อความเพียงพอและศักยภาพของทรัพยากรสาธารณสุขในปัจจุบัน
- อาจมีความเสี่ยงจากการเกิดอุบัติเหตุและปัญหาเรื่องความปลอดภัยในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น

แนวทางแก้ไข

- ควบคุมการปฏิบัติงานของพนักงานให้เป็นไปตามมาตรฐานด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย
- เพิ่มเจ้าหน้าที่และเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานด้านความปลอดภัย
- กำหนดแผนปฏิบัติการฉุกเฉิน ตามมาตรฐานของ ICAO

11. ความเหมาะสมด้านการบริหารโครงการ

เนื่องจากโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) เป็นโครงการขนาดใหญ่ มีจำนวนงานก่อสร้างหลายงาน และมีความยุ่งยากและซับซ้อน ซึ่งต้องการการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพ ในระดับมาตรฐานสากล ทั้งทางด้านเทคนิคทางวิศวกรรม และด้านการบริหารจัดการ เพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพภายในเวลาและวงเงินงบประมาณที่กำหนด จึงจำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ และมีประสบการณ์สูง ทั้งด้านเทคนิค และการบริหารจัดการโครงการขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก โดย ทอท. จะดำเนินการคัดเลือกและว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาและบริษัทรับเหมา

ก่อสร้างที่มีคุณสมบัติเหมาะสม และมีประสิทธิภาพเป็นผู้ดำเนินการตามโครงการ โดย ทอท. เป็นผู้ควบคุมดูแลการดำเนินงานดังนี้

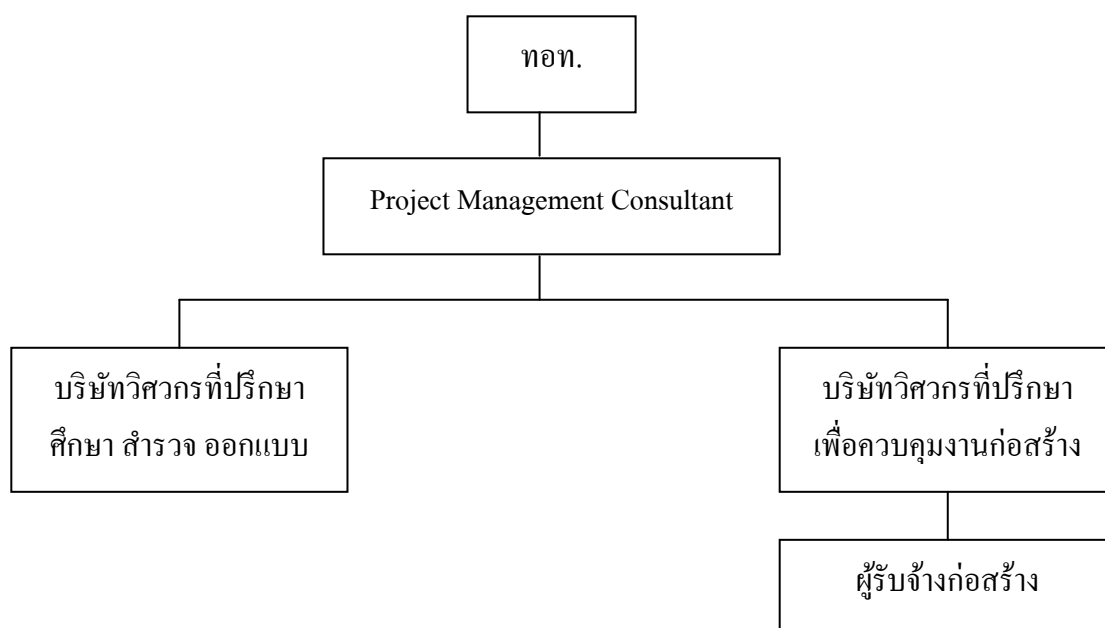
11.1 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อช่วย ทอท. ในการบริหารโครงการ (Project Management Consultant : PMC)

11.2 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อสำรวจ ศึกษา และออกแบบ

11.3 บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้าง

11.4 บริษัทรับจ้างก่อสร้าง

โดยมีรูปแบบการบริหารโครงการดังนี้



12. ผลกระทบต่อนโยบายเศรษฐกิจโดยตรง

ในจำนวนมูลค่าการลงทุนของโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) จำนวน 60,741.614 ล้านบาท มีมูลค่าของต้นทุนในประเทศ 46,506 ล้านบาท หรือ ประมาณ 76.56 % ของเงินลงทุนทั้งหมด และต้นทุนต่างประเทศประมาณ 14,236 ล้านบาท หรือประมาณ 23.44 % ของเงินลงทุนทั้งหมด ซึ่งแสดงว่า ทุกๆ บาท ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ 77 สตางค์จะหมุนเวียนอยู่ในระบบเศรษฐกิจภายในประเทศมีส่วนที่ใช้ในการจัดซื้ออุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกจากต่างประเทศ จำนวน 23 สตางค์ ซึ่งจะมีผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจเพียงเล็กน้อย

13. การส่งเสริมงานวิจัยและพัฒนา และการเสริมสร้างบุคลากร

ทอท. ตระหนักถึงความสำคัญของทรัพยากรบุคคลว่าเป็นทรัพย์สินที่มีค่าที่ให้องค์กรประสบความสำเร็จได้อย่างยั่งยืน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในยุคของการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วและสลับซับซ้อน และการพัฒนาทรัพยากรบุคคลเป็นเครื่องมือการบริหารที่สำคัญอย่างหนึ่ง สำหรับการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปลี่ยนแปลง สร้างคุณค่าให้แก่องค์กร และสามารถพัฒนาองค์กรให้เจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง จึงมุ่งลงทุนด้านทรัพยากรบุคคลในองค์กรให้ได้รับการเรียนรู้และพัฒนาอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้ทันต่อสถานการณ์การแข่งขันทางธุรกิจท่าอากาศยานในปัจจุบัน และเพิ่มศักยภาพความชำนาญในระบบงาน

เพื่อให้สามารถปฏิบัติงานได้ตามมาตรฐานสากลด้านการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) รวมทั้งขับเคลื่อนให้ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบเป็นท่าอากาศยานชั้นนำที่มีการให้บริการที่เป็นเลิศ โดยใช้หลักธรรมาภิบาล ทั้งนี้ ทอท. ได้จัดทำแผนพัฒนาบุคคลเป็นรายปีทุกปี

สำหรับโครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) ทอท. ได้วางแผนการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ของ ทอท. ให้สามารถดูแลติดตั้ง บำรุงรักษาอุปกรณ์และการใช้งานอุปกรณ์ทั้งหมดที่ติดตั้งภายใต้โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) โดยการกำหนดในสัญญาให้มีการฝึกอบรมในอุปกรณ์แต่ละชนิดที่สำคัญ

14. ผลประโยชน์ต่อ “คน”

โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) จะทำให้ประชาชนได้ประโยชน์จากระดับการให้บริการที่ดีของ ทสก. จากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกและโครงสร้างพื้นฐานเพียงพอรองรับความต้องการซึ่งจะทำให้เกิดความสะดวกสบายและรวดเร็วในการให้บริการ นอกเหนือจากความปลอดภัยซึ่งเป็นหัวใจของการดำเนินการของท่าอากาศยาน นอกจากนี้โครงการพัฒนา ทสก. (ปีงบประมาณ 2554-2559) ยังก่อให้เกิดการจ้างงานจากกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการบินเป็นจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดการสร้างรายได้ต่อคนที่อยู่โดยรอบ ทสก. และประเทศโดยรวม ทั้งยังช่วยในการกระจายความเจริญสู่ชุมชนและประชาชนในภูมิภาคต่างๆ ด้วย

15. ผลประโยชน์หรือรายได้ที่เกิดจากโครงการ

15.1 ผลประโยชน์ที่เกิดจากโครงการ

เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องได้อย่างเพียงพอกับความต้องการและมีประสิทธิภาพ ทั้งนี้ เพื่อให้ประเทศไทยสามารถรักษาความเป็นศูนย์กลางด้านการบิน (HUB) ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

15.2 รายได้ที่เกิดจากโครงการ

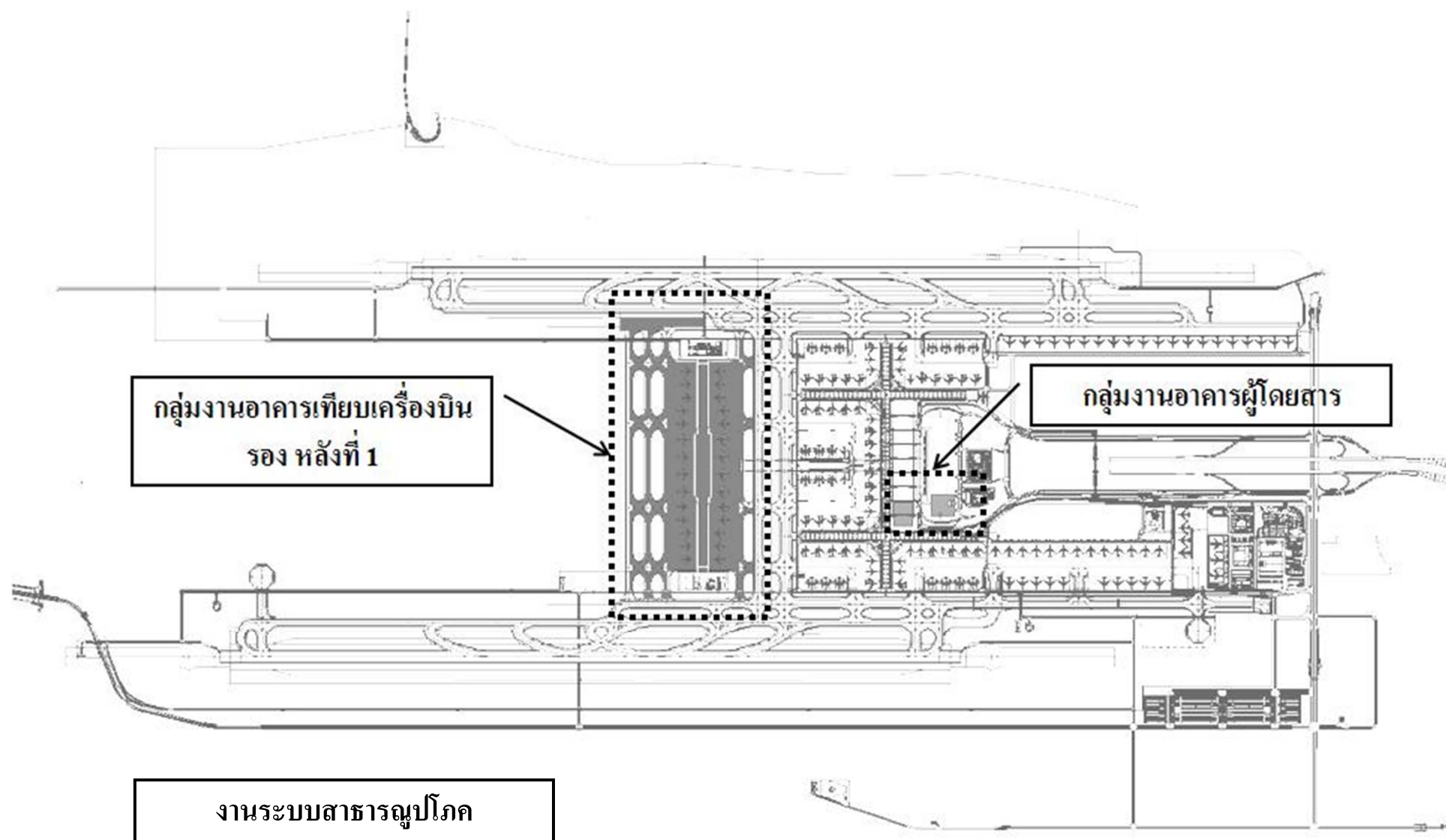
รายได้ที่เกิดจากโครงการ เป็นรายได้ที่เกิดจากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) และรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) โดยมีสัดส่วนรายได้ที่เกิดจากกิจการการบิน (Aeronautical Revenue) คิดเป็นร้อยละ 52.75 และมีสัดส่วนรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-Aeronautical Revenue) คิดเป็นร้อยละ 47.25

16. การติดตามประเมินผลโครงการ

ทอท. มีขั้นตอนในการติดตามประเมินผลโครงการ โดยใช้แผนการดำเนินงานและแผนการเบิกจ่ายงบประมาณของโครงการเป็นตัวชี้วัดในการติดตามประเมินผลความสำเร็จของโครงการโดยมีการรายงานเพื่อแก้ไขกรณีการดำเนินโครงการไม่เป็นไปตามแผน พร้อมทั้งรายงานให้หน่วยงานภายนอกทั้ง สช. และ คค. ทราบความก้าวหน้าเป็นรายเดือนอย่างต่อเนื่อง

ผนวก ก
รายละเอียดโครงการ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)



กลุ่มงานที่ 1

กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

1. สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันอาคารเทียบเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มอาคารผู้โดยสาร ประกอบด้วย อาคาร โถงผู้โดยสาร ขาเข้า-ขาออก และอาคารเทียบเครื่องบิน 7 หลัง (Concourse A-G) มีประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคาร (Contact gates) จำนวน 51 หลุมจอด ซึ่งในการพัฒนาระยะที่ 1 นี้ ได้ออกแบบไว้เพื่อรองรับผู้โดยสารสูงสุด 45 ล้านคนต่อปี

2. ลักษณะปัญหา

ตารางผนวก ก- 1

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551	31,608	6,993	38,603	-6.3%
2552	30,000	10,099	40,099	3.9%
2553	32,850	10,890	43,740	9.1%
2554	35,741	11,563	47,304	8.1%
2555	38,633	12,190	50,823	7.4%
2556	41,619	12,735	54,354	6.9%
2557	44,355	13,270	57,625	6.0%
2558	47,140	13,824	60,964	5.8%
2559	49,923	14,345	64,268	5.4%
2560	52,665	14,891	67,556	5.1%
2561	55,319	15,421	70,740	4.7%
2562	58,008	15,970	73,978	4.6%
2563	60,811	16,533	77,344	4.6%
2564	63,552	17,109	80,661	4.3%
2565	66,386	17,639	84,025	4.2%
2566	69,283	18,141	87,424	4.0%
2567	72,221	18,611	90,832	3.9%
2568	75,201	19,043	94,244	3.8%
2569	78,150	19,428	97,578	3.5%
2570	81,083	19,767	100,850	3.4%
2571	83,828	20,083	103,911	3.0%
2572	86,468	20,368	106,836	2.8%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

2551 : Actual Data

2552-2572 : Forecast

2.1 จากสถิติอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของผู้โดยสาร ตามตารางผนวก ก- ทอท.คาดการณ์ว่าผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินของ ทสภ.ในปัจจุบัน ซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาระยะที่ 1 จะสามารถรองรับผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถ 45 ล้านคนต่อปีได้ถึงปี พ.ศ. 2554 นี้เท่านั้น ดังนั้น จึงมีความจำเป็นที่ ทอท. จะต้องเร่งดำเนินการพัฒนา ทสภ.ระยะที่ 2 ซึ่งรวมถึงการออกแบบก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 เพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด โดยมีเป้าหมาย ให้มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี

ตารางผนวก ก- 2

ตารางแสดงการคาดการณ์ปริมาณจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนเที่ยวบินขึ้น-ลงในชั่วโมงเร่งด่วน	ความต้องการหลุมจอดประชิดอาคาร	จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ (พันคน)	จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ (พันคน)	จำนวนผู้โดยสารรวม (พันคน)
Capacity ระยะที่ 1	-	76	51	33	12	45
Capacity (54-59)	-	76	79	48	12	60
2552	254,619	57	65	30,000	10,099	40,099
2553	272,293	60	67	32,850	10,890	43,740
2554	292,053	62	68	35,741	11,563	47,304
2555	310,937	63	71	38,633	12,190	50,823
2556	329,558	67	76	41,619	12,735	54,354
2557	346,337	71	77	44,355	13,270	57,625
2558	363,345	74	82	47,140	13,824	60,964
2559	379,906	77	86	49,923	14,345	64,268
2560	396,237	80	90	52,665	14,891	67,556
2561	411,850	83	91	55,319	15,421	70,740
2562	427,649	85	93	58,008	15,970	73,978
2563	443,952	86	94	60,811	16,533	77,344
2564	459,801	89	99	63,552	17,109	80,661
2565	475,645	92	101	66,386	17,639	84,025
2566	491,332	95	105	69,283	18,141	87,424
2567	506,859	98	109	72,221	18,611	90,832
2568	522,182	100	111	75,201	19,043	94,244
2569	536,755	103	112	78,150	19,428	97,578
2570	550,798	105	116	81,083	19,767	100,850
2571	563,488	108	119	83,828	20,083	103,911
2572	575,294	110	122	86,468	20,368	106,836

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท.

2.2 จากสภาพปัญหาที่เริ่มปรากฏในปัจจุบัน หลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารที่มีอยู่ 51 หลุมจอดยังไม่พอเพียงต่อความต้องการของสายการบินในช่วงโมกคับคั่ง โดยเฉพาะอย่างยิ่งเที่ยวบินระหว่างประเทศซึ่งมีความต้องการใช้บริการหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารเป็นอย่างมากเพื่อความสะดวกสบายของผู้โดยสาร

ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อให้มีหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารเพิ่มอีก 28 หลุมจอด ซึ่งทำให้ ทสภ. มีหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารรวมเป็น 79 หลุมจอด เพื่อยกระดับการให้บริการผู้โดยสารและสายการบินให้ได้รับความสะดวกสบายตามมาตรฐานสากล และในจำนวนนี้ควรจัดให้มีหลุมจอดสำหรับอากาศยานขนาด A-380 (Code F) ด้วย เนื่องจากปัจจุบันมี หลุมจอดที่สามารถรองรับอากาศยานดังกล่าวเพียง 5 หลุมจอดเท่านั้น

3. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสาร รวมถึงอาคารเทียบเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวน 60 ล้านคนต่อปี และสามารถเพิ่มการให้บริการหลุมจอดอากาศยานประชิดอาคารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศอีก 28 หลุมจอด โดย 8 หลุมจอดสามารถรองรับอากาศยานขนาด A-380 (Code F) และ 20 หลุมจอดสามารถรองรับอากาศยานขนาด B-747 (Code E) เพื่อยกระดับการให้บริการให้ได้มาตรฐานสากลเพื่อให้ผู้โดยสารและสายการบินให้ได้รับความสะดวกสบายมากขึ้น

4. เป้าหมาย

ก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) หลังที่ 1 พร้อมติดตั้งอุปกรณ์สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการด้านกิจกรรมการบินอย่างครบถ้วน รวมทั้งสะพานเทียบเครื่องบินระบบ Docking Guidance, Gate Assignment, ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และระบบ Baggage Handling ซึ่งเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบินรอง ทั้งนี้มุ่งให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จในปี พ.ศ.2559 อาคารเทียบเครื่องบินรองมีลักษณะเป็นอาคาร 4 ชั้น พื้นที่ทั้งหมดประมาณ 216,000 ตารางเมตร มีจำนวนประตูทางออกที่เชื่อมต่อกับหลุมจอดประชิดอาคาร 28 หลุมจอด สามารถจอดอากาศยานขนาด A-380 (Code F) ได้ 8 หลุมจอด และอากาศยานขนาด B-747 (Code E) ได้ 20 หลุมจอด

5. แนวทางการดำเนินการ

5.1 ทอท.จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Terms of Reference) และคัดเลือกบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.2 ศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา โดยใช้ Unit Concept Design (UCD) ที่ PMC ได้จัดทำไว้เป็นแนวทางในการออกแบบ

5.3 ทอท.จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Terms of Reference) บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน

5.4 ดำเนินการจัดหาบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน

5.5 ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.6 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.7 ดำเนินการควบคุมงานโดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนการดำเนินงาน

งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จะใช้เวลาในการดำเนินการดังนี้

6.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.2 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.3 บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบในปีงบประมาณ 2554 - 2555 ใช้เวลาประมาณ 12 เดือน

6.4 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.5 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 35 เดือน

6.6 จัดหาผู้รับจ้าง ก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.7 ดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 30 เดือน

6.8 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปี 2558 - 2559 ใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนเป็นเงินประมาณ 27,864.653 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

7.1 ค่าออกแบบ 533.294 ล้านบาท

7.2 ค่าก่อสร้าง 26,664.740 ล้านบาท

7.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง 666.619 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2555 ประมาณ 488.853 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ 4,222.494 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ 8,955.197 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ	8,955.197	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2559 ประมาณ	5,242.912	ล้านบาท

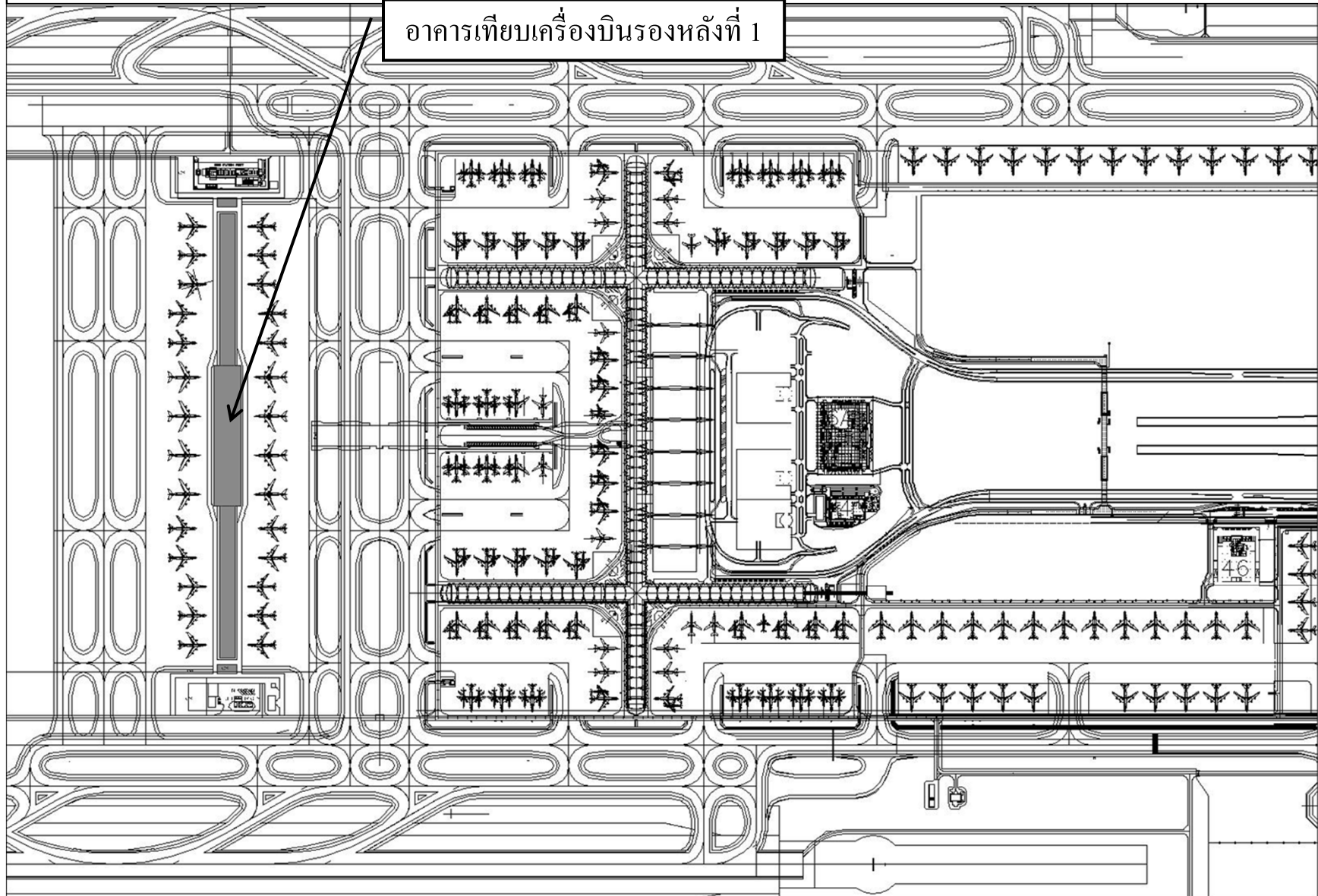
8. ผลประโยชน์

ทำให้เพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้รองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี และเพิ่มจำนวนหลุมจอดอากาศยานประสิทธิภาพให้เพียงพอแก่ความต้องการตามมาตรฐานสากล ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารและสายการบินมีความสะดวกสบายขึ้น

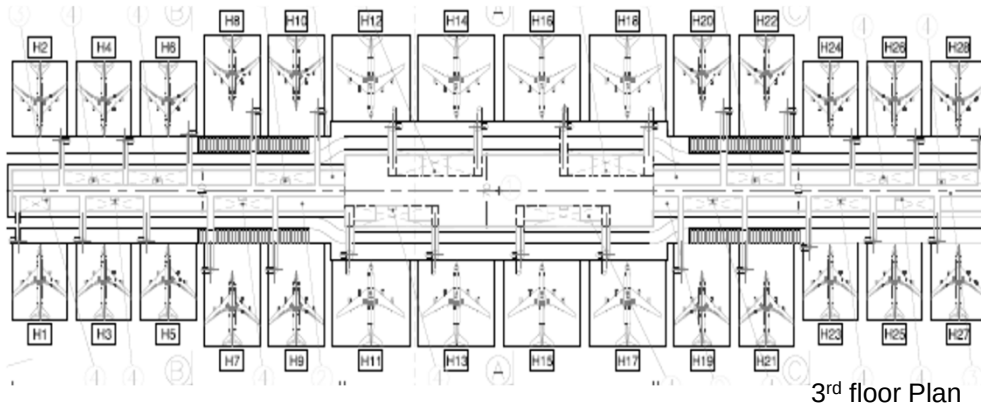
งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)

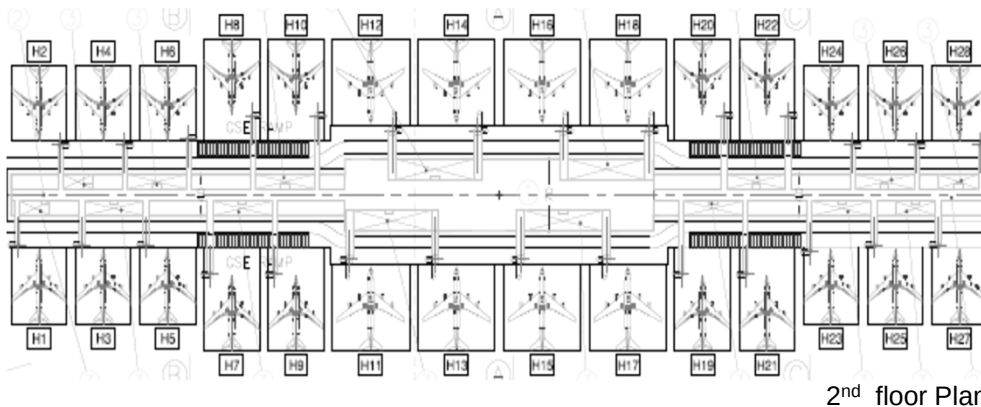
อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1



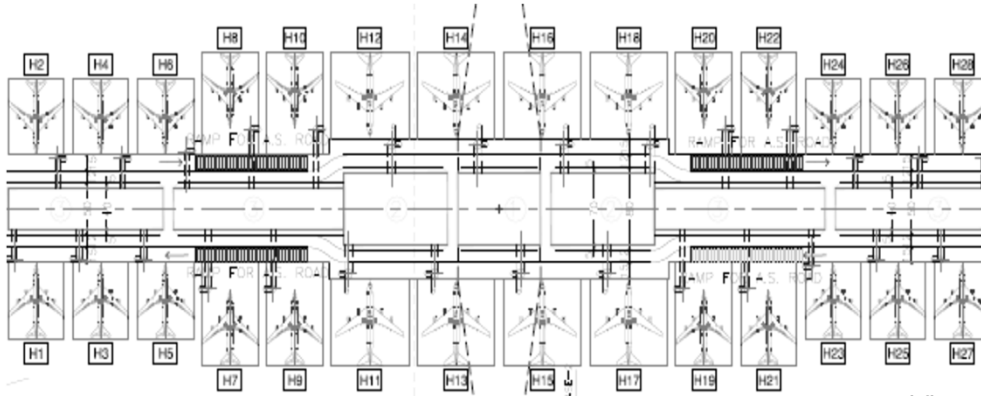
ผังพื้นและรูปตัด อาคารเทียบเครื่องบิน 1



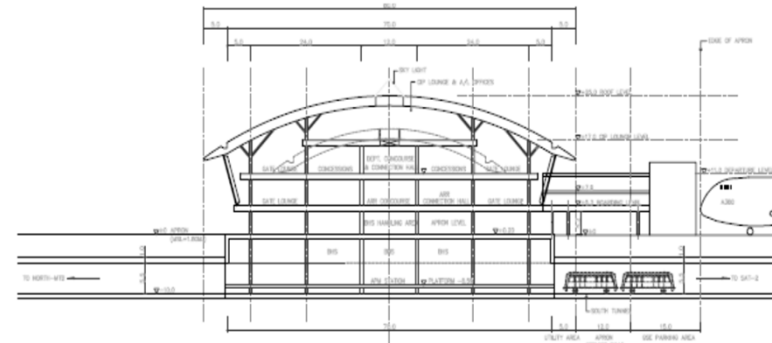
3rd floor Plan



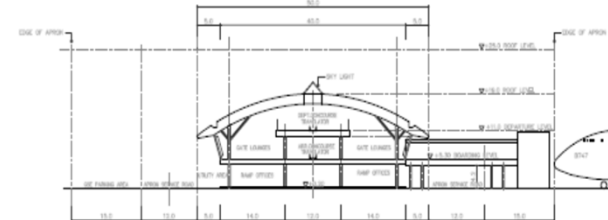
2nd floor Plan



Ground floor Plan



CENTRAL PART SECTION (A-A)



SECTION (B-B) AND (C-C)
DIMENSIONS ARE IN METERS

ที่มา: UNIT CONCEPTUAL DESIGN FOR 1ST MIDFIELD SATELLITE
FOR THE PHASE-2 DEVELOPMENT OF SBIA
May 2004
By Project Management Consultant

งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

1. สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจำนวนหลุมจอดอากาศยานจำนวน 120 หลุมจอด แบ่งเป็น หลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด (ระหว่างประเทศ 39 หลุมจอด และภายในประเทศ 12 หลุมจอด) หลุมจอดระยะไกล 69 หลุมจอด

2. ลักษณะปัญหา

จากการประเมินของ ทอท. ในปี พ.ศ.2552 ความต้องการหลุมจอดประชิดอาคารในช่วงโม่งคับคั่ง ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีจำนวน 65 หลุมจอด ในขณะที่จำนวนหลุมจอดประชิดอาคารในปัจจุบันมีเพียง 51 หลุมจอด ในจำนวนนี้มีเพียง 5 หลุมจอดเท่านั้นที่สามารถรองรับอากาศยานขนาดใหญ่ Code F เช่น A-380 ได้ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นเร่งด่วนที่จะต้องสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเพิ่มเติม ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

3. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

4. เป้าหมาย

ก่อสร้างลานจอดอากาศยานโดยรอบอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 เพื่อรองรับหลุมจอดอากาศยานจำนวน 28 หลุมจอด ซึ่งทั้งหมดเป็นหลุมจอดประชิดอาคารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดย 8 หลุมจอดสำหรับรองรับอากาศยานขนาด A-380 (Code F) และ 20 หลุมจอดสำหรับรองรับอากาศยานขนาด B-747-400 (Code E) พร้อมก่อสร้างระบบทางขับเพื่อเข้าสู่ลานจอดรวมทั้งสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง รวมพื้นที่ประมาณ 960,000 ตารางเมตร

5. แนวทางดำเนินการ

ทอท. ได้ดำเนินการปรับปรุงคุณภาพดินและออกแบบลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 แล้วเสร็จในแผนพัฒนาระยะที่ 1 คงเหลืองานก่อสร้างลานจอด ทางขับ และสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้อง ซึ่งจะดำเนินการต่อไปดังนี้

5.1 ทอท. จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Terms of Reference) บริษัทวิศวกรที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน

5.2 ดำเนินการจัดหาบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน

5.3 ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.4 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.5 ดำเนินการควบคุมงาน โดยบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนการดำเนินงาน

ในขั้นตอนการก่อสร้างผิวจราจรลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 จะมีขั้นตอนการดำเนินงานต่อไป ดังนี้

6.1 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2555-2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.3 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 35 เดือน

6.4 จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้างลานจอดอากาศยานในปีงบประมาณ 2555-2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.5 ผู้รับจ้างเริ่มดำเนินการก่อสร้างลานจอดอากาศยาน พร้อมทางขับเข้าสู่ลานจอด ในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 30 เดือน

6.6 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้างในปีงบประมาณ 2558-2559 ใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนโครงการเป็นเงินประมาณ 4,907.342 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

7.1 ค่าก่อสร้างลานจอดอากาศยาน

พร้อมทางขับเข้าสู่ลานจอดอากาศยาน 4,764.410 ล้านบาท

7.2 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง

142.932 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ 1,016.614 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ 1,608.266 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ 1,608.266 ล้านบาท

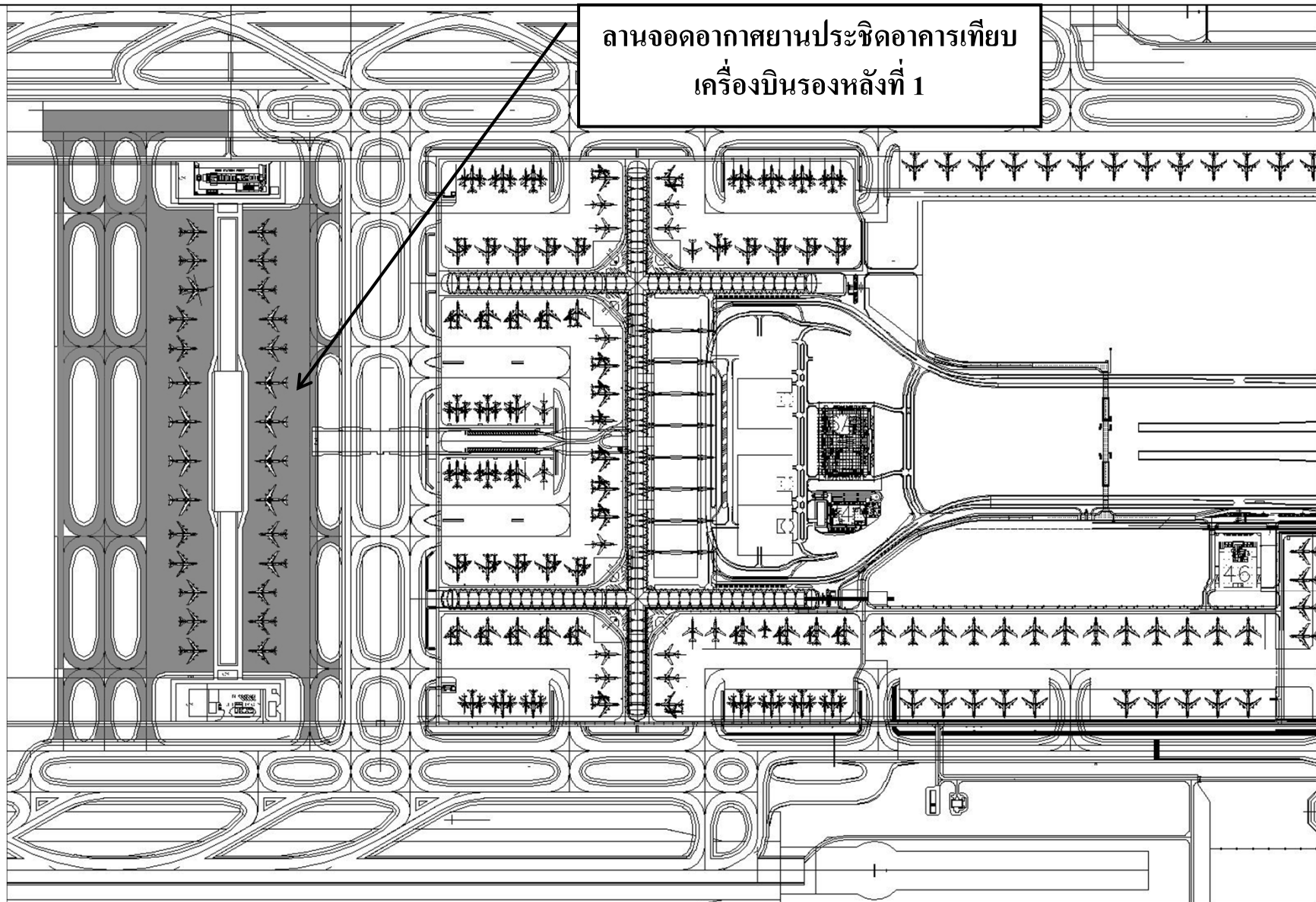
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2559 ประมาณ 674.196 ล้านบาท

8. ผลประโยชน์

การเพิ่มพื้นที่ลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินตามความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคตจะเป็นการเพิ่มขีดความสามารถให้มีคุณภาพการให้บริการผู้โดยสารและสายการบินเทียบท่ามาตรฐานสากล

งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)



งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)

1. สภาพปัจจุบัน

อาคารผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบันมีลักษณะเป็นอาคารเดี่ยว กล่าวคือ ตัวอาคารส่วนอาคารผู้โดยสารหลัก (Main Terminal Building) และอาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse Building) จำนวน 7 หลัง ได้แก่ Concourse A ถึง Concourse G วางตัวประชิดกันเหมือนเป็นอาคารหลังเดียวกัน จึงใช้เพียงทางเดินเลื่อน (Moving Walk Ways) และรถยนต์พลังงานไฟฟ้าเป็นอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางจากส่วนหนึ่งของอาคารไปยังอีกส่วนหนึ่งได้เร็วขึ้น

การเตรียมการสำหรับอนาคตที่จะเชื่อมต่ออาคารผู้โดยสารเข้ากับอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) ได้มีการสร้างอุโมงค์จากอาคารผู้โดยสารลอดใต้ทางขับและลานจอดอากาศยาน สำหรับเป็นช่องทางเพื่อวางแผนระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) โดยขณะนี้ได้เตรียมไว้เฉพาะ โครงสร้างของอุโมงค์คอนกรีตเสริมเหล็ก ปัจจุบันมีโครงสร้างอุโมงค์ที่ได้สร้างเตรียมไว้เพื่อเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่จะก่อสร้างขึ้นใหม่ทางด้านทิศใต้ โดยโครงสร้างอุโมงค์ที่เตรียมไว้มีความยาวประมาณ 812 เมตร กว้าง 45 เมตร ภายในอุโมงค์ได้เตรียมพื้นที่ไว้สำหรับระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระ (BHS) ตลอดจนช่องทางสำหรับระบบสาธารณูปโภคและถนน Spine roads เพื่อเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรอง

2. ลักษณะปัญหา

อุโมงค์ที่สร้างไว้ในการพัฒนาระยะที่ 1 ขณะนี้เป็นอุโมงค์ปลายตัน เมื่อมีโครงการสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) จึงมีความจำเป็นต้องต่อเชื่อมอุโมงค์ในแผนระยะที่ 1 นี้ ไปยังอาคารเทียบเครื่องบินรองรวมถึงการพัฒนาในระยะที่ 2 เมื่อมีการสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ขึ้นทางด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสาร โดยอยู่ห่างออกไปประมาณ 1 กิโลเมตร ทำให้มีความจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีระบบขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสาร และอาคารเทียบเครื่องบินรอง เพื่อใช้ขนส่งผู้โดยสารระหว่างทั้งสองอาคาร ได้อย่างรวดเร็วและไม่ขัดขวางกิจกรรมต่าง ๆ บนทางขับและลานจอดอากาศยาน ดังนั้นจึงจำเป็นต้องดำเนินการวางระบบรถไฟสำหรับขนส่งผู้โดยสาร (APM) ระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรอง โดยวางไปในช่องอุโมงค์ที่ลอดใต้ลานจอดอากาศยานและทางขับที่ได้สร้างเตรียมไว้แล้ว

3. วัตถุประสงค์

เพื่อต่อเชื่อมอุโมงค์สำหรับระบบขนส่งผู้โดยสาร กระเป๋าสัมภาระและเป็นช่องทางสำหรับวางระบบสาธารณูปโภคและถนน Spine roads เชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรอง

และ เพื่อให้มีระบบขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 (Midfield Satellite) ได้อย่างสะดวกรวดเร็วและไม่กีดขวางกิจกรรมบนทางขับและลานจอดอากาศยาน

4. เป้าหมาย

ก่อสร้างอุโมงค์สำหรับส่วนต่อเชื่อมระหว่างปลายทางอุโมงค์ด้านที่ปลายตันมายังอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และสร้างต่อโดยตลอดลานจอดอากาศยานและทางขับด้านทิศใต้ของอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 ที่จะสร้างขึ้นในการพัฒนาระยะที่ 2 รวมเป็นความยาวของอุโมงค์ส่วนที่จะสร้างต่อเติมทั้งสิ้นประมาณ 700 เมตร รวมถึงวางระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) เชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อรองรับผู้โดยสารที่จะใช้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองให้เพียงพอกับความต้องการ

5. แนวทางดำเนินการ

- 5.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ
- 5.2 ทอท. ดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ
- 5.3 ศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัทที่ปรึกษา
- 5.4 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) บริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน
- 5.5 ทอท. ดำเนินการจัดหาบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน
- 5.6 ทอท. ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง
- 5.7 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง
- 5.8 ดำเนินการควบคุมงานโดยบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) จะดำเนินการดังนี้

- 6.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน
- 6.2 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน
- 6.3 บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบในปีงบประมาณ 2554 - 2555 ใช้เวลาประมาณ 12 เดือน

6.4 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2555-2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.5 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 35 เดือน

6.6 จัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2555-2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.7 ดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 30 เดือน

6.8 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปี 2558-2559 ใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนโครงการเป็นเงินประมาณ 7,973.072 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

7.1 ค่าออกแบบ	94.370	ล้านบาท
7.2 ค่าก่อสร้าง	7,615.870	ล้านบาท
7.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	262.832	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2554 ประมาณ	7.864	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2555 ประมาณ	85.506	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ	1,629.956	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ	2,582.581	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ	2,582.581	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2559 ประมาณ	1,083.584	ล้านบาท

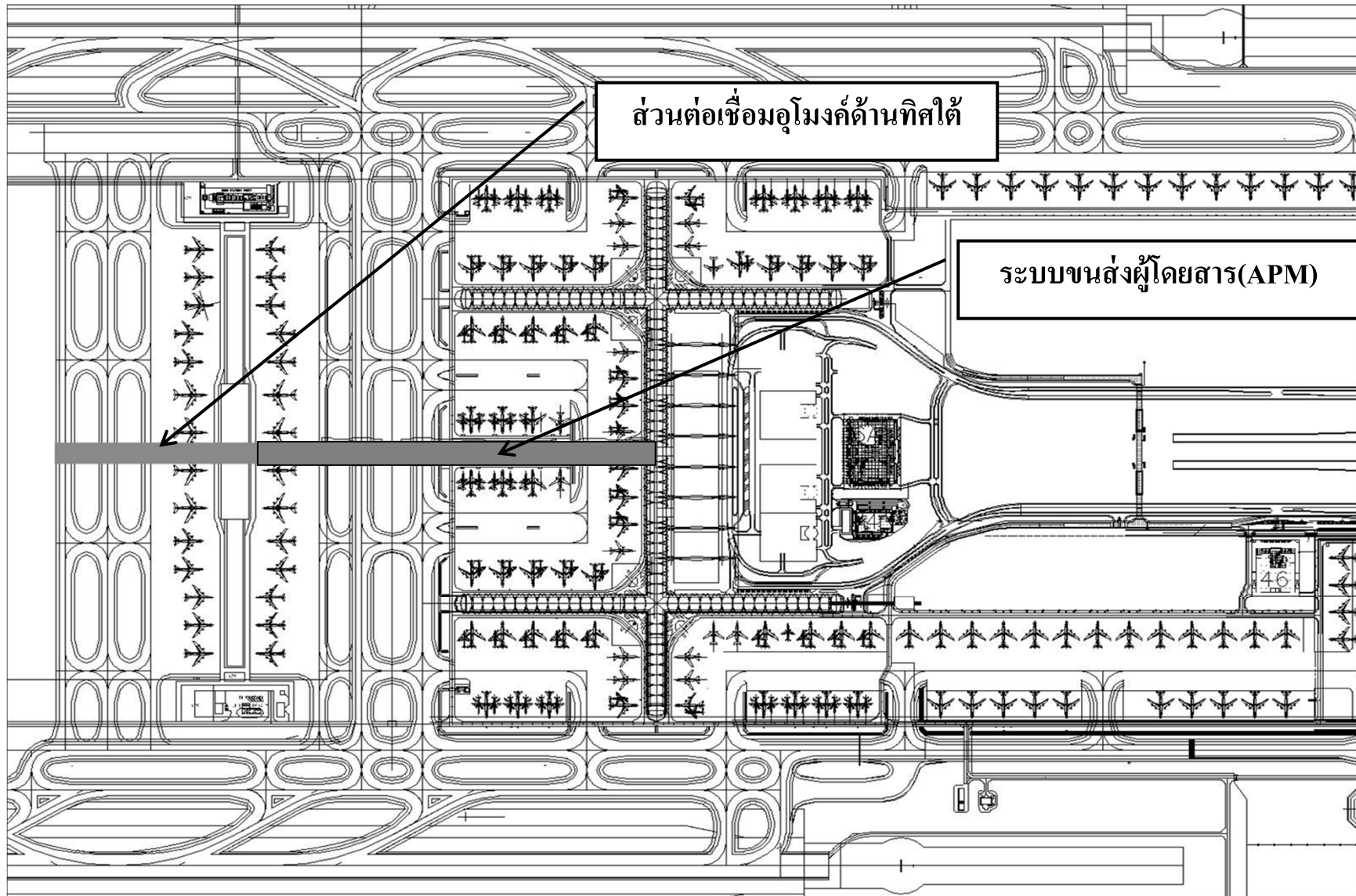
8. ผลประโยชน์

การก่อสร้างอุโมงค์ด้านทิศใต้เป็นโครงสร้างของช่องทางเชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 สำหรับใช้ในการขนส่งผู้โดยสารและกระเป๋าสัมภาระ และเป็นช่องทางสำหรับวางแนวระบบสาธารณูปโภค และถนน Spine roads ซึ่งการวางระบบต่าง ๆ ไปในช่องอุโมงค์ทำให้ไม่เป็นการกีดขวางกิจกรรมต่าง ๆ บนทางวิ่ง ทางขับ และลานจอดอากาศยาน รวมถึงเป็นการเตรียมการสำหรับส่วนต่อขยายไปยังอาคารเทียบเครื่องบินหลังที่ 2 ในอนาคต

ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) ทำให้อำนวยความสะดวกในการขนส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินรองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว และเป็นการลดปริมาณการจราจรสำหรับกิจกรรมของ GSE บนทางขับและลานจอดอากาศยาน

งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)

(ปีงบประมาณ 2554-2559)



กลุ่มงานที่ 2
กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

1. สภาพปัจจุบัน

อาคารผู้โดยสารหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิส่วนที่เป็นอาคารโถงผู้โดยสารขาเข้า-ขาออก ในปัจจุบัน มีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี เป็นอาคาร 7 ชั้น และชั้นใต้ดิน 2 ชั้น อาคารมีขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 441 เมตร พื้นที่ใช้สอยรวมประมาณ 182,000 ตารางเมตร และมีสิ่งอำนวยความสะดวกหลักที่เกี่ยวข้องกับพิธีการตรวจผู้โดยสาร และลำเลียงสัมภาระของผู้โดยสาร ดังนี้

1.1 เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร

- 10 แถว (ภายในประเทศ 3 แถว และระหว่างประเทศ 7 แถว) โดยมี 36 เคาน์เตอร์ต่อแถว
- ภายในประเทศ 108 เคาน์เตอร์ และระหว่างประเทศ 252 เคาน์เตอร์ แต่ละแถวห่างกัน

30 เมตร

1.2 เคาน์เตอร์ตรวจหนังสือเดินทาง

- ขาเข้า 120 เคาน์เตอร์ ขาออก 72 เคาน์เตอร์
- เคาน์เตอร์ผู้โดยสารเปลี่ยนลำภายในประเทศ/ระหว่างประเทศ 10 เคาน์เตอร์
- เคาน์เตอร์ผู้โดยสารเปลี่ยนลำระหว่างประเทศ/ระหว่างประเทศ 58 เคาน์เตอร์

1.3 เคาน์เตอร์ศุลกากร

- ขาออก 8 เคาน์เตอร์ และขาเข้า 26 เคาน์เตอร์

1.4 สายพานลำเลียงกระเป๋า

- ระบบตรวจสอบกระเป๋าสัมภาระแบบ 100% In-line Security Screening System
- สามารถรองรับกระเป๋าได้ 9,600 ใบต่อชั่วโมง
- สายพานลำเลียงกระเป๋าจากเคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสารจำนวน 20 เส้น
- สายพานเพื่อรองรับการเปลี่ยนเครื่อง 8 เส้น
- สายพานคัดแยกสัมภาระ 37 เส้น
- สายพานรับกระเป๋าสำหรับผู้โดยสาร 20 เส้น
- ระบบจัดเก็บกระเป๋า 3,400 ใบ เพื่อรองรับการเช็คอินล่วงหน้าของผู้โดยสารระหว่างประเทศ
- ระบบจัดเก็บกระเป๋า 720 ใบ เพื่อรองรับการเช็คอินล่วงหน้าของผู้โดยสารภายในประเทศ

2. ลักษณะปัญหา

ตารางผนวก ก-3

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	31,608	6,993**	38,603	-6.3%
2552	30,000	10,099	40,099	3.9%
2553	32,850	10,890	43,740	9.1%
2554	35,741	11,563	47,304	8.1%
2555	38,633	12,190	50,823	7.4%
2556	41,619	12,735	54,354	6.9%
2557	44,355	13,270	57,625	6.0%
2558	47,140	13,824	60,964	5.8%
2559	49,923	14,345	64,268	5.4%
2560	52,665	14,891	67,556	5.1%
2561	55,319	15,421	70,740	4.7%
2562	58,008	15,970	73,978	4.6%
2563	60,811	16,533	77,344	4.6%
2564	63,552	17,109	80,661	4.3%
2565	66,386	17,639	84,025	4.2%
2566	69,283	18,141	87,424	4.0%
2567	72,221	18,611	90,832	3.9%
2568	75,201	19,043	94,244	3.8%
2569	78,150	19,428	97,578	3.5%
2570	81,083	19,767	100,850	3.4%
2571	83,828	20,083	103,911	3.0%
2572	86,468	20,368	106,836	2.8%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

Note * 2550, 2551: Actual , ** สายการบินไทย, สายการบินนกแอร์ และสายการบินวันทูโก ให้บริการ ณ ทม.

จากสถิติอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของผู้โดยสาร ตามตารางผนวก ก-4 ทอท.คาดการณ์ว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิปัจจุบันซึ่งเป็นช่วงการพัฒนาระยะที่ 1 จะสามารถรองรับผู้โดยสารเต็มขีดความสามารถ 45 ล้านคนได้จนถึงประมาณปี พ.ศ.2554 ซึ่งเป็นระยะเวลาเพียง 1 ปีข้างหน้าเท่านั้น ดังนั้นจึงมี

ความจำเป็นที่ ทอท.จะต้องเร่งดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะ ต่อไป ซึ่งรวมถึงการขยายอาคารผู้โดยสารเพื่อรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องให้แล้วเสร็จโดยเร็วที่สุด โดยมีเป้าหมายให้มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร ได้ 60 ล้านคนต่อปี ตามตารางผนวก ก-4

ตารางผนวก ก-4

ตารางแสดงการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ปี พ.ศ.	จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ (พันคน)	จำนวน ผู้โดยสาร ภายในประเทศ (พันคน)	จำนวนผู้โดยสาร รวม (พันคน)	จำนวนผู้โดยสาร ระหว่างประเทศ ในชั่วโมงคับคั่ง (1 way)	จำนวนผู้โดยสาร ภายในประเทศ ในชั่วโมงคับคั่ง (1 way)
Capacity ระยะที่ 1	33	12	45	-	-
Capacity (54-59)	48	12	60	-	-
2552	30,000	10,099	40,099	5,847	2,253
2553	32,850	10,890	43,740	6,235	2,408
2554	35,741	11,563	47,304	6,523	2,557
2555	38,633	12,190	50,823	6,676	2,695
2556	41,619	12,735	54,354	7,092	2,816
2557	44,355	13,270	57,625	7,558	2,934
2558	47,140	13,824	60,964	8,033	2,964
2559	49,923	14,345	64,268	8,507	3,076
2560	52,665	14,891	67,556	8,974	3,193
2561	55,319	15,421	70,740	9,426	3,203
2562	58,008	15,970	73,978	9,885	3,317
2563	60,811	16,533	77,344	10,362	3,434
2564	63,552	17,109	80,661	10,378	3,439
2565	66,386	17,639	84,025	10,841	3,545
2566	69,283	18,141	87,424	11,314	3,701
2567	72,221	18,611	90,832	11,794	3,670
2568	75,201	19,043	94,244	12,280	3,755
2569	78,150	19,428	97,578	12,762	3,831
2570	81,083	19,767	100,850	13,241	3,898
2571	83,828	20,083	103,911	13,689	3,960
2572	86,468	20,368	106,836	14,120	4,017

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท.

3. วัตถุประสงค์

เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้จำนวน 60 ล้านคนต่อปี โดยการขยายอาคารผู้โดยสารหลักไปทางทิศตะวันออก ซึ่งจะทำให้สามารถปรับปรุงพื้นที่เพื่อการให้บริการแก่ผู้โดยสารให้ได้รับความสะดวกสบายและบริการที่รวดเร็ว

4. เป้าหมาย

ก่อสร้างส่วนขยายของอาคารผู้โดยสารทางด้านทิศตะวันออกบนพื้นที่ขนาดกว้าง 108 เมตร ยาว 135 เมตร พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวกที่เกี่ยวข้องเพื่อเพิ่มขีดความสามารถให้อาคารผู้โดยสารหลัก และทำให้มีพื้นที่ใช้สอยที่ขยายเพิ่มขึ้นประมาณ 60,000 ตารางเมตร

5. แนวทางดำเนินการ

5.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.2 ทอท. ดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.3 ศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัทที่ปรึกษา

5.4 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) บริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน

5.5 ทอท. ดำเนินการจัดหาบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

5.6 ทอท. ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.7 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.8 ดำเนินการควบคุมงานโดยบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนการดำเนินงาน

งานก่อสร้างส่วนขยายของอาคารผู้โดยสารหลักทางด้านทิศตะวันออก ใช้เวลาในการดำเนินการดังนี้

6.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.2 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.3 บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบในปีงบประมาณ 2554 - 2555 ใช้เวลาประมาณ 12 เดือน

6.4 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.5 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 35 เดือน

6.6 จัดหาผู้รับจ้าง ก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.7 ดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 30 เดือน

6.8 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปี 2558 - 2559 ใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนเป็นเงินประมาณ 6,780.190 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

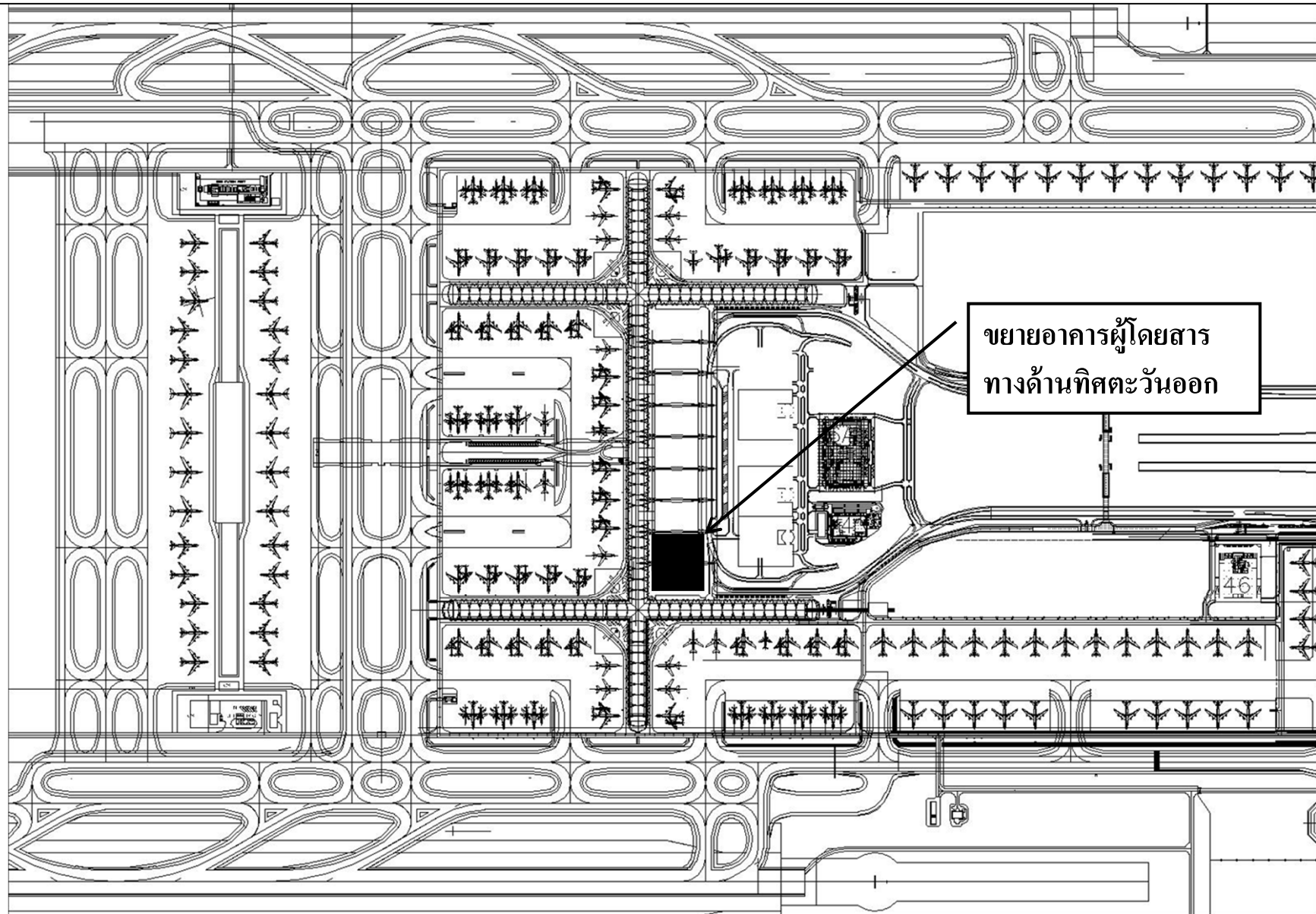
7.1 ค่าออกแบบ	129.764	ล้านบาท
7.2 ค่าก่อสร้าง	6,488.220	ล้านบาท
7.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	162.206	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2555 ประมาณ	118.950	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ	1,027.442	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ	2,179.030	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ	2,179.030	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2559 ประมาณ	1,257.738	ล้านบาท

8. ผลประโยชน์

ทำให้เพิ่มขีดความสามารถ ในการรองรับจำนวนผู้โดยสารของอาคารผู้โดยสารหลักเป็น 60 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปีและ ผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี เพื่อบรรเทาความแออัดจากปริมาณผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังช่วยให้สามารถปรับปรุงพื้นที่ภายในอาคารผู้โดยสารเพื่อการให้บริการที่สะดวกสบายและรวดเร็วยิ่งขึ้น

งานออกแบบและก่อสร้างขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)



งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)

1. สภาพปัจจุบัน

1.1 ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอาคารที่ทำการสำนักงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (AOB) สูง 6 ชั้น ตั้งอยู่บริเวณด้านหลังของอาคารที่จอดรถ 1 ห่างจากอาคารผู้โดยสารหลักประมาณ 330 เมตร โดยไม่มีทางเชื่อมที่มีหลังคาคลุมกันแดดและฝน มีพื้นที่ใช้สอยประมาณ 26,000 ตารางเมตร เป็นที่ตั้งของสำนักงานหน่วยสุวรรณภูมิ พื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร และสำนักงานของสายการบินพื้นที่ประมาณ 6,000 ตารางเมตร ในส่วนของ Concourse A และ G มีพื้นที่สำนักงานสายการบินอีกประมาณ 12,000 ตารางเมตร

1.2 ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีอาคารจอดรถระยะสั้น (Short Term) สำหรับผู้โดยสารและผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน จำนวน 2 หลัง คือ อาคารจอดรถ 2 และอาคารจอดรถ 3 ตั้งอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร มีลักษณะเป็นอาคาร โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และมีชั้นคาเฟ่ อีก 1 ชั้น จากอาคารจอดรถยนต์ทั้ง 2 หลัง มีสะพานลอยเป็นทางเดินเท้าจากชั้น 5 ของอาคารจอดรถเชื่อมกับ Curb Front ของชั้น 3 ของอาคารผู้โดยสารได้โดยตรง ซึ่งผู้ที่จอดรถชั้นอื่น ๆ จะสามารถใช้ลิฟท์เพื่อขึ้นมายังชั้น 5 ได้โดยสะดวก คิดเป็นพื้นที่จอดรถยนต์อาคารละ 2,497 คัน รวมทั้ง 2 อาคารจอดรถได้จำนวน 4,994 คัน นอกจากนี้ยังมีพื้นที่ลานจอดรถด้านหน้าอาคารผู้โดยสารอีก 2 แห่ง คือ ลานจอด 1 ตั้งอยู่ทางทิศตะวันออกของอาคารจอดรถ 2 และลานจอดรถ 4 ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกของอาคารจอดรถ 3 จอดรถยนต์ได้แห่งละ 500 คัน รวมทั้ง 2 ลานจอดได้ 1,000 คัน รวมเป็นพื้นที่ที่เตรียมไว้สำหรับจอดรถระยะสั้นทั้งในและนอกอาคารทั้งหมด 5,994 คัน

2. ลักษณะปัญหา

2.1 เนื่องจากปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังมีพื้นที่สำนักงานสำหรับสายการบินไม่เพียงพอ มีสายการบินที่แจ้งความประสงค์ที่จะขอพื้นที่สำนักงานเพิ่มประมาณ 5,500 ตารางเมตร และสายการบินที่ต้องการจะย้ายสำนักงานจากอาคาร AOB เนื่องจากมีระยะทางไกลจากอาคารผู้โดยสาร โดยต้องการพื้นที่อีกประมาณ 3,000 ตารางเมตร นอกจากนั้นยังต้องจัดเตรียมพื้นที่ทดแทนพื้นที่สำนักงานสายการบินที่อาจถูกย้ายจาก Concourse A และ G เพื่อปรับเปลี่ยนเป็นพื้นที่ห้องรับรองผู้โดยสาร (Airline Lounge) ซึ่งยังขาดแคลนอีกประมาณ 6,000 ตารางเมตร และยังต้องมีการสำรองพื้นที่ของสายการบินในอนาคตอีกด้วย

2.2 จากการสำรวจโดย ทอท. ในปี พ.ศ.2550 ผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีจำนวน 41.7 ล้านคน ในขณะเดียวกันได้ทำการสำรวจการใช้พื้นที่จอดรถยนต์ในอาคารจอดรถ 2 และ 3 เมื่อวันที่ 1 – 30 ตุลาคม 2550 ระหว่างเวลา 07.00 – 09.00 น., 16.00 – 18.00 น. และ 22.00 – 01.00 น. พบว่ามีจำนวนรถยนต์มาใช้จำนวน 3,000 - 3,500 คัน รวมรถยนต์ที่จอดในลานจอด 1 และ 4 อีก 1,000 คัน คิดเป็นผู้ใช้บริการทั้งสิ้น 4,000 - 4,500 คัน

จากปัญหาดังกล่าว ในส่วนของพื้นที่สำนักงานปัจจุบันมีความต้องการพื้นที่สำนักงานสายการบินเพิ่มขึ้นเกินกว่าพื้นที่ปัจจุบันจะรองรับได้ และ จะต้องจัดเตรียมพื้นที่สำหรับความต้องการในอนาคต ในส่วนของที่จอดรถประมาณการได้ว่าเมื่อผู้โดยสารที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนเพิ่มขึ้นจนถึง 60 ล้านคนต่อปี จะมีความต้องการพื้นที่จอดรถยนต์ระยะสั้นสำหรับผู้โดยสารและผู้ประกอบการรวมทั้งสิ้นประมาณ 6,500 คัน เกินกว่าพื้นที่จอดรถยนต์ ที่เตรียมไว้ในปัจจุบันจะรองรับได้ ดังนั้น จึงมีความจำเป็นต้องจัดพื้นที่จอดรถเพิ่มเติมเพื่อรองรับความต้องการที่จะเพิ่มขึ้นด้วย

3. วัตถุประสงค์

เพื่อให้มีพื้นที่สำหรับสำนักงานสายการบินและอาคารจอดรถยนต์ระยะสั้นสำหรับให้บริการรถยนต์ที่มาจอดรับ-ส่งผู้โดยสารและรถยนต์ของผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเพียงพอกับความต้องการในช่วงการพัฒนา โดยให้อาคารจอดรถยนต์หลังนี้มีทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถ 2 และมีสะพานลอยสำหรับเดินเท้าเชื่อมต่อกับชานชาลา ด้านหน้าอาคารผู้โดยสารด้วย

4. เป้าหมาย

ก่อสร้างอาคารสำนักงานพร้อมที่จอดรถยนต์ในพื้นที่ซึ่งปัจจุบันเป็นลานจอดรถ 1 โดยสร้างเป็นอาคาร 2 ส่วน ด้านหน้าเป็นอาคารสำนักงานสูง 4 ชั้น พื้นที่ประมาณ 35,100 ตารางเมตร โดยจัดเตรียมพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกในส่วนของพื้นที่เช่าจัดให้เฉพาะระบบสาธารณูปโภคที่จำเป็น โดยให้ผู้เช่ามาตกแต่งสำนักงานเอง ส่วนด้านหลังเป็นอาคารที่จอดรถ โครงสร้างคอนกรีตเสริมเหล็ก สูง 5 ชั้น และคาดฟ้าอีก 1 ชั้น พื้นที่ประมาณ 32,000 ตารางเมตร ซึ่งอาคารจอดรถ 1 ที่จะสร้างขึ้นนี้จะสามารถจอดรถยนต์ได้ประมาณ 1,000 คัน พร้อมสร้างทางเดินรถเชื่อมต่อกับอาคารจอดรถที่อยู่ข้างเคียงและสร้างทางเดินเท้าเชื่อมต่อกับ ชานชาลา ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร

ในการนี้จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่จอดรถระยะสั้นภายในอาคารจอดรถ 1, 2 และ 3 รวมประมาณ 6,000 คัน และมีพื้นที่จอดรถนอกอาคาร ได้แก่ ลานจอด 4 ซึ่งสามารถจุรถได้ อีก 500 คัน รวมเป็นพื้นที่จอดรถที่จะเตรียมไว้ทั้งสิ้น 6,500 คัน

5. แนวทางดำเนินการ

5.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.2 ทอท. ดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.3 ศึกษา สำรวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัทที่ปรึกษา

5.4 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) บริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน และผู้รับจ้างก่อสร้าง

- 5.5 ทอท. ดำเนินการจัดหาบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน
- 5.6 ทอท. ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง
- 5.7 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง
- 5.8 ดำเนินการควบคุมงานโดยบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนการดำเนินงาน

งานก่อสร้างอาคารสำนักงานและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1) จะใช้เวลาในการดำเนินการดังนี้

6.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.2 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.3 บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา สำรวจ และออกแบบในปีงบประมาณ 2555 ใช้เวลาประมาณ 12 เดือน

6.4 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.5 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2558 ใช้เวลาประมาณ 24 เดือน

6.6 จัดหาผู้รับจ้าง ก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.7 ดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 - 2558 ใช้เวลาประมาณ 20 เดือน

6.8 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปี 2558 ใช้ระยะเวลาประมาณ 3 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนเป็นเงินประมาณ 625.673 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

7.1 ค่าออกแบบ	11.975 ล้านบาท
7.2 ค่าก่อสร้าง	598.730 ล้านบาท
7.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	14.968 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2555 ประมาณ 9.979 ล้านบาท

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ 87.610 ล้านบาท

ผนวก ก-19

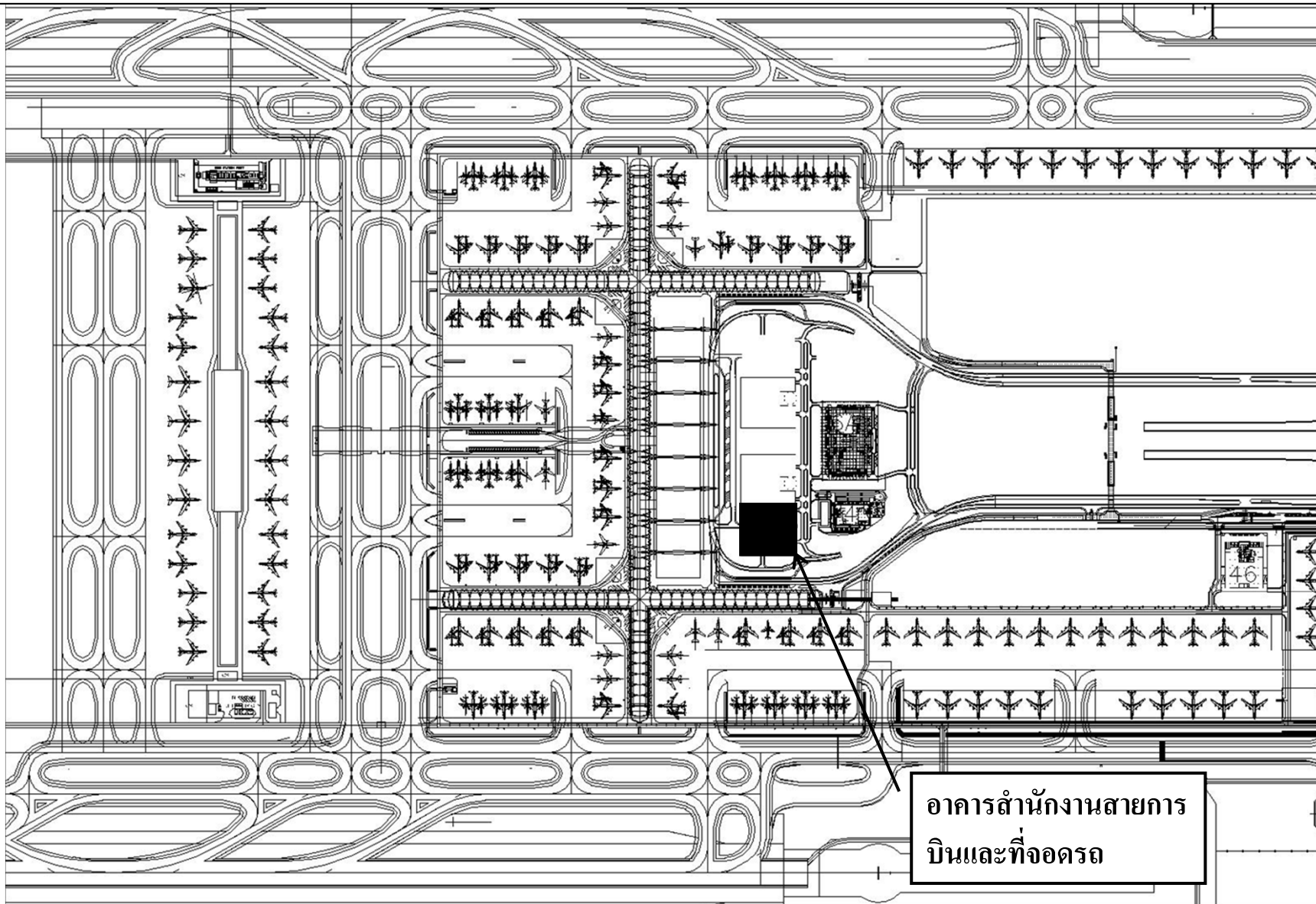
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ	301.406	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ	226.678	ล้านบาท

8. ผลประโยชน์

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่สำนักงานสายการบินและที่จอดรถระยะสั้นสำหรับให้บริการผู้โดยสารและผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยานอย่างเพียงพอ

งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)



งานที่ 3

งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

1. สภาพปัจจุบัน

ตามแผนแม่บทของ ทสภ. การก่อสร้างสาธารณูปโภคไปยังอาคารเทียบเครื่องบินรอง (Midfield Satellite) สามารถวางแผนท่อกับตามแนวอุโมงค์ที่เชื่อมต่อระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบิน ซึ่งปัจจุบันมีโครงสร้างอุโมงค์ที่ได้สร้างเตรียมไว้แล้วส่วนหนึ่งเป็นอุโมงค์ปลายตัน มีความยาวประมาณ 812 เมตร แต่เนื่องจากปัจจุบันยังไม่มีอาคารเทียบเครื่องบินรองจึงยังไม่ได้มีการเตรียมวางระบบสาธารณูปโภคไว้แต่อย่างใด

ปัจจุบันท่าอากาศยานสุวรรณภูมิรับพลังงานไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวง โดยมีสถานีต้นทางอ่อนนุช และสถานีต้นทางหนองจอก ขนาดแรงดัน 115 kv. จ่ายพลังงานไฟฟ้าให้สถานีไฟฟ้าย่อย ทอท. มีหม้อแปลงไฟฟ้ากำลัง จำนวน 4 ชุด ขนาดชุดละ 60 MVA. มีกำลังไฟฟ้ารวมทั้งสิ้น 240 MVA. และมีโรงไฟฟ้าของ บริษัทผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น (DCAP) ขนาด 50 MW. จ่ายไฟฟ้าให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีระบบจ่ายไฟฟ้า 11 Loop จ่ายไฟฟ้าที่แรงดัน 24 kv. เพื่อจ่ายกำลังไฟฟ้าให้กับพื้นที่ต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีระบบควบคุมและสั่งการระบบ โดยมีศูนย์ควบคุมที่สถานีไฟฟ้าย่อย ทอท.

ในส่วนของน้ำประปาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รับน้ำประปาจาก การประปานครหลวง ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยาน โดยจ่ายน้ำลงถังเก็บน้ำประปาขนาด 40,000 ลบ.ม. ซึ่งจะสามารถรองรับการใช้น้ำได้ประมาณ 2.3 วัน ในกรณีน้ำประปาจากการประปานครหลวงขัดข้อง การจ่ายน้ำประปาภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีสถานีสูบน้ำของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งน้ำไปยังอาคารต่างๆด้วยระบบท่อซึ่งวางไว้ใต้ดิน ในส่วนของระบบบำบัดน้ำเสีย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการก่อสร้างในระยะที่ 2 ไปแล้ว ซึ่งสามารถรองรับน้ำเสียได้ 18,000 ลบ.ม. ต่อวัน โดยน้ำเสียทั้งหมดจะมารวมที่บ่อบั่ก 19 บ่อ และถูกส่งผ่านระบบท่อไปยังโรงบำบัดน้ำเสีย

2. ลักษณะปัญหา

จากแผนแม่บทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559) มีความจำเป็นต้องก่อสร้าง อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้พร้อมติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) ขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ขยายอาคารที่จอดรถด้านทิศตะวันออก เพื่อรองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคนต่อปี ในการนี้จึงจำเป็นต้องเดินระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้า ระบบประปา ระบบ น้ำเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ เชื่อมจากอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินหลัก เข้าสู่อาคารเทียบเครื่องบินรองเพื่อจ่ายระบบไฟฟ้า ระบบประปา ให้กับระบบ

ต่าง ๆ เช่น ระบบไฟฟ้าแสงสว่างภายในอาคาร ระบบไฟฟ้าส่องลานจอด ระบบไฟฟ้า 400 Hz. ระบบนำจอดเครื่องบิน ระบบทำความเย็น ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า และอื่น ๆ ซึ่งปริมาณการใช้กำลังไฟฟ้าและสาธารณูปโภคอื่น ๆ ที่เพิ่มขึ้นเหล่านี้ ไม่สามารถรองรับจากอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินเดิมได้ และจากการสำรวจสภาพการจ่ายกำลังไฟฟ้าจากสถานีไฟฟ้าย่อย ทอท. เดิม ต้องเดินสายเคเบิล 24 kv. ผ่านแนวอุโมงค์ที่เชื่อมต่อกับสถานีไฟฟ้าย่อย ทอท.มายังอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินสภาพปัจจุบันมีการวางสายเคเบิลใช้งานไปแล้ว ประกอบกับกำลังไฟฟ้าจากหม้อแปลง ไฟฟ้าในสถานีไฟฟ้าย่อย ทอท.ปัจจุบันจะต้องเตรียมเพื่อไว้สำหรับการเพิ่มปริมาณการใช้ไฟฟ้าในพื้นที่ที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เตรียมไว้ในการพัฒนา

3. วัตถุประสงค์

เพื่อให้มีระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูง ระบบประปา ระบบน้ำเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศสำหรับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และทางวิ่งเส้นที่ 3 ในอนาคตอย่างพอเพียงกับความต้องการใช้งาน

4. เป้าหมาย

วางระบบสาธารณูปโภค ได้แก่ ระบบไฟฟ้าแรงสูง ระบบประปา ระบบน้ำเย็นสำหรับเครื่องปรับอากาศ เชื่อมเข้าสู่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ทางวิ่งเส้นที่ 3 และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยก่อสร้างสายส่งไฟฟ้าแรงสูง 115 kv. ต่อรับจากสายส่งไฟฟ้าแรงสูงของ การไฟฟ้านครหลวง ด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าสู่สถานีไฟฟ้าย่อยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2 ซึ่งจะก่อสร้างใหม่ และ ก่อสร้างระบบจ่ายไฟฟ้าระยะที่สอง โดยติดตั้งสวิตช์เกียร์ ขนาด 24 kv. หม้อแปลงไฟฟ้า ระบบควบคุมและสั่งการ SCADA มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) และทางวิ่งเส้นที่ 3 ในอนาคต รวมถึงก่อสร้างท่อเมนประปาจากการประปานครหลวงด้านทิศใต้ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าสู่สถานีสูบน้ำประปาและถังเก็บที่ก่อสร้างใหม่มาที่อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 พร้อมทั้งก่อสร้างระบบท่อส่งน้ำเสียเชื่อมต่อกับระบบเดิม

5. แนวทางดำเนินการ

- 5.1 ที่ปรึกษาบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษา เพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ
- 5.2 ทอท. ดำเนินการคัดเลือกที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สำรวจ และออกแบบ

5.3 ศึกษา สํารวจ และออกแบบรายละเอียดโดยบริษัทที่ปรึกษา

5.4 ที่ปรึกษการบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดการจ้าง (Term of Reference) บริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงาน

5.5 ทอท. ดำเนินการจัดหาบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

5.6 ทอท. ดำเนินการจัดหาผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.7 ดำเนินการก่อสร้างโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง

5.8 ดำเนินการควบคุมงานโดยบริษัทที่ปรึกษาควบคุมงาน

6. ขั้นตอนดำเนินงาน

โครงการก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค จะดำเนินการดังนี้

6.1 ที่ปรึกษการบริหารโครงการ (PMC) จัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สํารวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.2 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อศึกษา สํารวจ และออกแบบ ในปีงบประมาณ 2554 ใช้เวลาประมาณ 6 เดือน

6.3 บริษัทที่ปรึกษาดำเนินการศึกษา สํารวจ และออกแบบในปีงบประมาณ 2554 - 2555 ใช้เวลาประมาณ 12 เดือน

6.4 คัดเลือกบริษัทที่ปรึกษาเพื่อควบคุมงานก่อสร้างในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 8 เดือน

6.5 บริษัทที่ปรึกษาควบคุมงานเริ่มดำเนินการในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 35 เดือน

6.6 จัดหาผู้รับจ้าง ก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2555 - 2556 ใช้เวลาประมาณ 9 เดือน

6.7 ดำเนินการก่อสร้าง ในปีงบประมาณ 2556 - 2559 ใช้เวลาประมาณ 30 เดือน

6.8 ดำเนินการทดสอบระบบโดยผู้รับจ้างก่อสร้าง ในปี 2558 - 2559 ใช้ระยะเวลาประมาณ 6 เดือน

7. วงเงินลงทุน

ใช้เงินลงทุนโครงการเป็นเงินประมาณ 2,693.219 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและประมาณงานเปลี่ยนแปลงและภาษีมูลค่าเพิ่ม) แบ่งเป็น

7.1 ค่าออกแบบ	64.124	ล้านบาท
7.2 ค่าก่อสร้าง	2,564.970	ล้านบาท
7.3 ค่าควบคุมงานก่อสร้าง	64.125	ล้านบาท

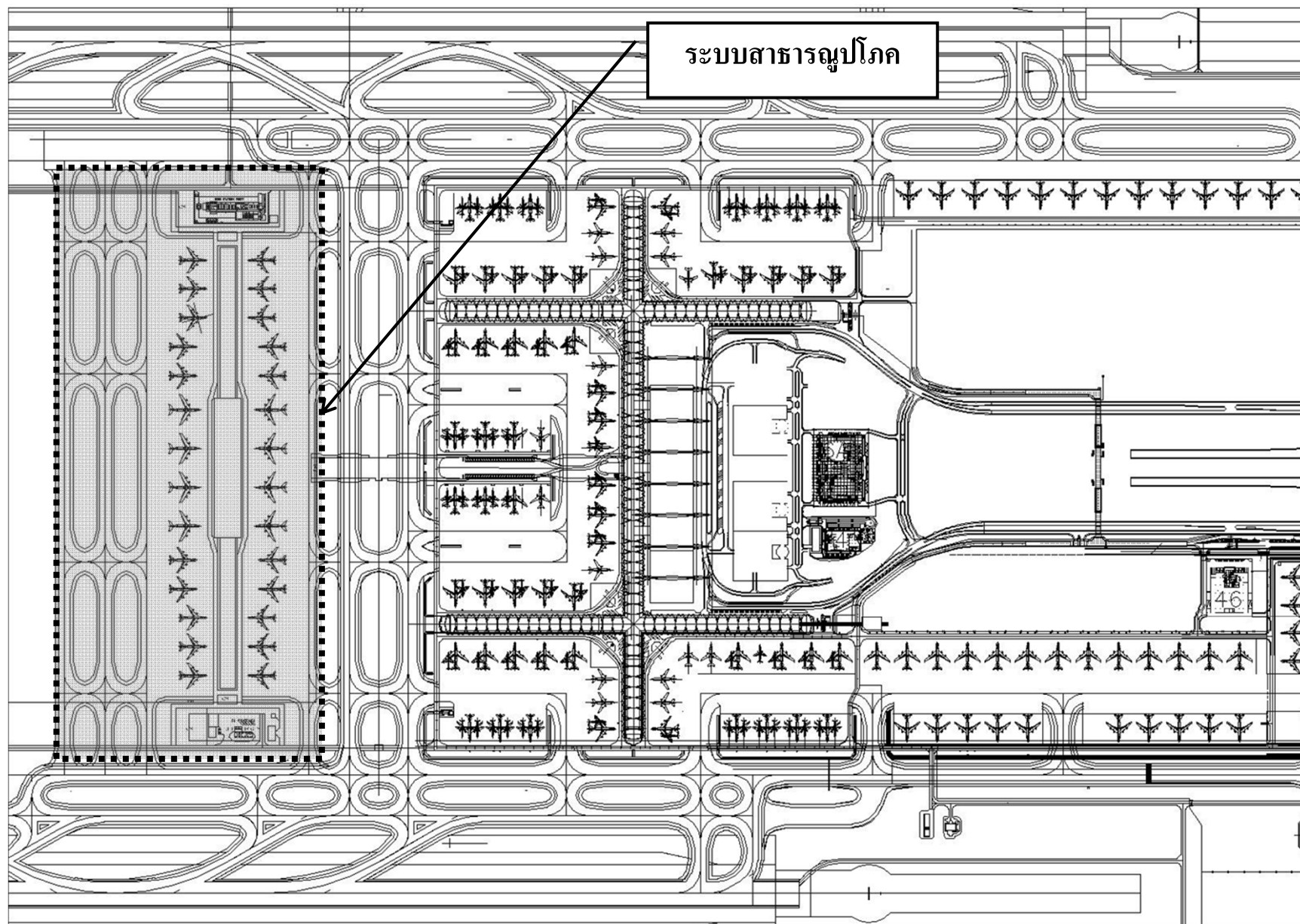
ผนวก ก-23

คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2554 ประมาณ	5.344	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2555 ประมาณ	58.780	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2556 ประมาณ	545.473	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2557 ประมาณ	861.431	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2558 ประมาณ	861.431	ล้านบาท
คาดว่าจะจ่ายเงินในปีงบประมาณ 2559 ประมาณ	360.760	ล้านบาท

8. ผลประโยชน์

เป็นระบบสาธารณูปโภคที่สนับสนุนการให้บริการอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 และระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้สามารถรองรับผู้โดยสาร 60 ล้านคนต่อปี ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)

งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)



งานที่ 4

งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)

1. สภาพปัจจุบัน

ปัจจุบันสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี แต่จากสถิติอัตราการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องของผู้โดยสาร และการที่บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ย้ายฐานเที่ยวบินภายในประเทศจากท่าอากาศยานดอนเมือง มาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว เมื่อวันที่ 29 มีนาคม พ.ศ.2552 โดยคาดว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีผู้โดยสารรวมในปี พ.ศ.2554 จำนวน 47.30 ล้านคน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 35.74 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 11.56 ล้านคน ซึ่งจะเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร และทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มเกิดความคับคั่งในปี พ.ศ.2554 เป็นต้นไป

2. ลักษณะปัญหา

จากปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทอท.จึงจำเป็นต้องเร่งดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจาก 45 ล้านคนต่อปีเป็น 60 ล้านคนต่อปี และเพื่อเป็นการบรรเทาความแออัดของอาคารผู้โดยสารหลัก

ในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ(ปีงบประมาณ 2554-2559) นี้ มีงานก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกที่จำเป็น ต้องดำเนินการ แบ่งออกเป็น 3 กลุ่มงานดังนี้

2.1 กลุ่มงาน อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

2.1.1 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

2.1.2 งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1

2.1.3 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และระบบขนส่งผู้โดยสาร

(APM)

2.2 กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร

2.2.1 งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก

2.2.2 งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก

2.3 งานออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค

เนื่องจากโครงการดังกล่าวข้างต้นเป็นโครงการก่อสร้างขนาดใหญ่และหลายงานมีความยากและซับซ้อน ซึ่งต้องการการบริหารจัดการอย่างมีประสิทธิภาพในระดับมาตรฐานสากล ทั้งทางด้านเทคนิคทางวิศวกรรมและด้านการบริหารจัดการเพื่อให้ได้ผลงานที่มีคุณภาพภายในเวลาและวงเงินงบประมาณ

ที่กำหนด ทอท. จึงจำเป็นต้องมีบุคลากรที่มีความรู้ ความชำนาญ และมีประสบการณ์สูง ทั้งด้านเทคนิค และการบริหารจัดการ โครงการขนาดใหญ่เป็นจำนวนมาก ซึ่งในปัจจุบันบุคลากรของ ทอท. มีไม่เพียงพอที่จะทำหน้าที่ดังกล่าว ดังนั้น ทอท. จึงจำเป็นต้องพิจารณาจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาที่ประกอบด้วยบุคลากรที่มีความเชี่ยวชาญจากภายนอกมาทำหน้าที่ที่ปรึกษาบริหารจัดการ โครงการ (Project Management Consultants)

3. วัตถุประสงค์

เพื่อให้การบริหารจัดการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งด้านการควบคุมการใช้งบประมาณในโครงการให้อยู่ในกรอบที่กำหนด และการบริหารให้งานมีความก้าวหน้าไปตามแผนงาน และแล้วเสร็จตามเวลารวมทั้งมีคุณภาพได้มาตรฐานตามที่กำหนด

4. เป้าหมาย

จัดจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (Project Management Consultant (PMC) โดยมีเป้าหมายให้ PMC เริ่มดำเนินการตั้งแต่ต้นปีงบประมาณ 2554 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการเป็นเวลาประมาณ 6 ปี

5. ขอบเขตของงาน

ดำเนินการจัดจ้างกลุ่มบริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ(Project Management Consultant: PMC) โดยมีเป้าหมายให้ PMC เริ่มดำเนินการตั้งแต่ปีงบประมาณ 2554 เป็นต้นไปจนสิ้นสุดโครงการเป็นเวลาประมาณ 6 ปี โดยขอบเขตของงานในความรับผิดชอบของ PMC จะรวมถึง แต่ไม่จำกัดอยู่เพียงการบริหารจัดการและดำเนินการต่าง ๆ ดังนี้

5.1 การบริหารจัดการโครงการในภาพรวม ซึ่งจะดูแลงานที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการในภารกิจประจำวันของฝ่ายต่าง ๆ ในโครงการ ทั้งนี้ PMC จะจัดระบบขั้นตอนการดำเนินการบริหารจัดการต่าง ๆ ให้ดำเนินไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ

5.2 การควบคุมคุณภาพของงาน โดยการจัดทำแผนควบคุมคุณภาพของงานบริหารจัดการ ซึ่งรวมถึงการจัดระบบการบริหารงานในโครงสร้างของ PMC เอง การระบบควบคุมเอกสาร การตรวจสอบภายใน การฝึกอบรม ตลอดจนวางระบบในการประสานงานระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิ ผู้ว่าจ้าง ทีมงานภายในของ PMC เอง ผู้ออกแบบ ผู้ควบคุมงาน ผู้รับเหมาก่อสร้าง และผู้ผลิตหรือตัวแทนจำหน่ายผลิตภัณฑ์หรืออุปกรณ์ก่อสร้าง รวมทั้งหน่วยงานภายนอกอื่น ๆ

5.3 การบริหารจัดการงานออกแบบด้านวิศวกรรมและสถาปัตยกรรม เพื่อให้การดำเนินการของผู้ออกแบบแล้วเสร็จตามกำหนดเวลา ผลงานออกแบบมีประโยชน์ใช้สอยครบถ้วน สอดคล้องกับ

รูปแบบเบื้องต้นที่ได้กำหนดไว้ (UCD และ Schematic design) รวมทั้งควบคุมดูแลให้มีการประสานงานกันระหว่างผู้ออกแบบในสัญญาต่าง ๆ ที่มีงานที่เกี่ยวข้องสัมพันธ์กัน

5.4 การบริหารงานจัดจ้างและบริหารสัญญา โดยการจัดทำแผนการดำเนินงาน และช่วยให้ข้อเสนอแนะและช่วยดำเนินการในกระบวนการประเมิน คัดเลือก จัดจ้างบริษัท และการจัดทำเอกสารสัญญา รวมทั้งการบริหารงานในโครงการให้เป็นไปตามสัญญา

5.5 การควบคุมและรายงานด้านงบประมาณและค่าใช้จ่าย โดยจะรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ทั้งนี้ PMC จะจัดทำรายละเอียดของงาน (Work breakdown) เพื่อเสนอต่อ คณะกรรมการ ทอท. และแหล่งเงินกู้เพื่อขออนุมัติงบประมาณ ตลอดจนควบคุมค่าใช้จ่ายต่าง ๆ ในโครงการมิให้เกินจากงบประมาณที่กำหนด นอกจากนี้ในกรณีที่มีการขออนุมัติเพิ่มเติม

5.6 การบริหารจัดการโครงการและการรายงานความก้าวหน้า โดยรับผิดชอบในการประสานงานกับทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้งานดำเนินไปตามแผนในระยะเวลาที่กำหนด ซึ่ง PMC จะต้องติดตามประเมินผลและรายงานความก้าวหน้าของงาน อุปสรรค ข้อขัดข้องให้ผู้รับจ้างทราบ ตลอดจนเสนอแนะการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ

5.7 การบริหารจัดการงานก่อสร้าง โดยรับผิดชอบในการจัดทำขอบเขตรายละเอียดของงาน (TOR) ในหน้าที่ความรับผิดชอบของผู้ควบคุมงาน ตลอดจนประเมิน ให้ข้อเสนอแนะ และประสานงานระหว่างผู้ควบคุมงานและฝ่ายอื่นๆที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ PMC จะติดตามตรวจสอบ ทั้งในด้านความก้าวหน้าของงานก่อสร้าง คุณภาพของการควบคุมงาน และค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน รวมทั้งให้ข้อคิดเห็นและเสนอแนะแก่ผู้ว่าจ้าง เพื่อพิจารณาในกรณีที่ผู้ออกแบบหรือผู้ควบคุมงานมีความเห็นว่า มีความจำเป็น ต้องปรับเปลี่ยนแบบหรือรายการประกอบแบบ ตลอดจนแผนงานและงบประมาณไปจากที่ได้รับอนุมัติไว้เดิม

5.8 งานติดต่อประสานงานและบริหารทั่วไป รวมถึงงานควบคุมบริหารจัดการด้านเอกสาร จัดทำระบบเก็บบันทึก - สำเนา หนังสือต่าง ๆ ที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารในโครงการทั้งหมด อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการจัดทำรายงานความก้าวหน้าของงานและรายงานการดำเนินงานของ PMC เพื่อส่งให้ผู้ว่าจ้างทราบและพิจารณา โดยจัดทำเป็นรายเดือน นอกจากนี้ยังต้องจัดทำรายงานโดยสรุปสำหรับผู้บริหารทุก 3 เดือน และรายงานเฉพาะกิจตามที่ผู้ว่าจ้างร้องขอโดยเป็นการบันทึกประเด็นสำคัญ เมื่อมีการหารือกันระหว่างฝ่ายต่าง ๆ ทั้งที่เป็นประเด็นด้านเทคนิคและสัญญา

6. แนวทางดำเนินการ

ทอท. ดำเนินการจัดจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการโดยวิธีคัดเลือก ทั้งนี้โดยให้เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.2535 และที่แก้ไขเพิ่มเติม และคู่มือว่าด้วยการพัสดุ ทอท. พ.ศ.2547

7. ขั้นตอนการดำเนินงาน

โครงการจัดจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553-2559) จะใช้เวลาดำเนินการดังนี้

7.1 ทอท.ดำเนินการจัดทำขอบเขตรายละเอียดงานจ้าง (Terms of Reference) เพื่อจัดจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ โดยดำเนินการให้แล้วเสร็จในประมาณต้นปีงบประมาณ 2553 ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน

7.2 ทอท.คัดเลือกและจัดจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการในปีงบประมาณ 2553 ใช้เวลาประมาณ 3 เดือน

7.3 บริษัทที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการเริ่มดำเนินการตามสัญญา ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2554 ไปจนถึงสิ้นสุดโครงการในปีงบประมาณ 2559 เป็นเวลาดำเนินการตามสัญญาประมาณ 6 ปี

8. วงเงินลงทุน

ประมาณค่าใช้จ่ายในการจ้างที่ปรึกษาคาดว่าจะเป็นเงินรวมทั้งสิ้น 763 ล้านบาท (ไม่รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10% และภาษีมูลค่าเพิ่ม) หรือประมาณร้อยละ 1.5 ของวงเงินลงทุนทั้งหมดของโครงการ แบ่งเป็นค่าใช้จ่ายในหมวดค่าจ้าง (Personnel Costs) ประมาณ 670 ล้านบาท และค่าใช้จ่ายในส่วนสำนักงานและค่าตอบแทนอื่น ๆ (Direct Costs) ประมาณ 93 ล้านบาท โดยจ่ายค่าจ้างและค่าตอบแทนเป็นรายเดือน

ทั้งนี้ คาดว่าจะมีการใช้จ่ายในแต่ละปีงบประมาณดังนี้

- ปีงบประมาณ 2554	169.495	ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2555	111.834	ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2556	111.834	ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2557	111.834	ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2558	111.834	ล้านบาท
- ปีงบประมาณ 2559	146.169	ล้านบาท

9. ผลประโยชน์

การบริหารจัดการโครงการที่มีประสิทธิภาพ จะช่วยให้การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559) ดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ได้ผลงานที่มีคุณภาพตามมาตรฐานที่กำหนด และแล้วเสร็จภายในเวลาและวงเงินงบประมาณที่กำหนด

ผนวก ข

INVENTORY

บทที่ 1

สภาพปัจจุบันของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

1.1 ความเป็นมา

ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ หรือ สนามบินสุวรรณภูมิ (ชื่อเดิม : สนามบินหนองงูเห่า) เป็นสนามบินตั้งอยู่ที่ ถนนบางนา-ตราด ในตำบลราชาเทวะ อำเภอบางพลี จังหวัดสมุทรปราการ เปิดใช้งานวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2549 โดยใช้งานแทนท่าอากาศยานดอนเมือง นโยบายรัฐบาลได้กำหนดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และจะเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียอาคเนย์ ซึ่งมีการพัฒนาโดยลำดับดังนี้

- พ.ศ.2503 รัฐบาลไทยว่าจ้างบริษัท Litchfield Whiting Bowne and Associate ศึกษาและวางแผนผังเมืองกรุงเทพ ผลการศึกษามีข้อเสนอว่า ไทยควรเตรียมจัดให้มีสนามบินพาณิชย์แห่งใหม่
- พ.ศ.2504 กระทรวงคมนาคมได้ศึกษาเปรียบเทียบพื้นที่หลายแห่งเพื่อก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่
- พ.ศ.2506-2516 กรมการบินพาณิชย์จัดซื้อและเวนคืนที่ดิน
- พ.ศ.2521 กระทรวงคมนาคมว่าจ้างบริษัท Lippets Abbott Mocarthy Aviation ศึกษาทบทวนความเหมาะสมของพื้นที่สนามบินแห่งใหม่อีกครั้ง ซึ่งผลการศึกษายังคงยืนยันความเหมาะสมในลักษณะเดิม
- พ.ศ.2533 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษา Louis Berger International ศึกษาและจัดทำแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานทั่วประเทศ ได้ข้อสรุปว่า ท่าอากาศยานดอนเมืองที่ก่อสร้างไว้เดิมจะถึงจุดอิ่มตัวในปี 2543
- พ.ศ.2534 คณะรัฐมนตรีอนุมัติการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่โดยมอบให้การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย ดำเนินการในช่วงแรก
- พ.ศ.2535 การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าจ้างบริษัทวิศวกรที่ปรึกษา ศึกษาวางแผนแม่บทรวมทั้งการออกแบบเบื้องต้นและควบคุมบริหารงานก่อสร้างในวงเงิน 914 ล้านบาท ระยะเวลา ดำเนินงาน 7 ปี 6 เดือน
- พ.ศ.2538 คณะรัฐมนตรีมีมติเห็นชอบให้จัดตั้งบริษัท ท่าอากาศยานกรุงเทพสากลแห่งใหม่ จำกัด (บทม.) ขึ้น
- พ.ศ.2539 กระทรวงการคลังจัดทะเบียนจัดตั้ง บทม. โดยมีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม และมีกระทรวงการคลัง และการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยเป็นผู้ถือหุ้น
- พ.ศ.2543 พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงพระกรุณาโปรดเกล้าพระราชทานนาม “ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” เป็นชื่อท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่
- พ.ศ.2549 ได้เปิดใช้งานอย่างเป็นทางการเมื่อ 28 กันยายน 2549

สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

Item	Description
1. Airport Description :	
- Name of Airport	Suvarnabhumi International Airport
- Designation	ICAO : VTBS IATA : BKK
- ICAO Classification :	4F
- Operational Status :	International/Domestic
- Operating Authority	Airports of Thailand Public Company Limited
- Contact Info :	Suvarnabhumi International Airport 99 Mu 10 Bangna-Trad Highway, KM 15 , Rachathewa, Bangphli, Samut Prakan 10540, Thailand Tel : (662) 723-0000 Telefax : (662) 723-0010 E-mail : nbia@bangkokairport.co.th URL : www.suvarnabhumiairport.com AFS : VTBSYDYX
- Reference Point :	Longitude : 100 44 56 E Latitude : 13 41 09 N Location : Midpoint between taxiways G, H, H2 and H3
- Elevation :	1.4 m.
- Reference Temperature :	35 °C
- Area :	20,000 Rai (32 Sq.km.)
- Direction/Distance from City	25 Km East of Bangkok
- Type of Traffic Permitted :	IFR / Authorized VFR
- Operational Hour :	24 hours
- Capable of Night Operations :	Yes
- Seasonal Availability :	Available all seasons

Item	Description
2. Aircraft Operational Data - Operational Category - Established Procedures - Transition Altitude - Local Flying Restrictions - Pre-Flight Altimeter Check - Point and Elevation	Precision Instrument Approach LOC/DME for RWY 01L, 01R, 19L and 19R DVOR/DME for RWY 01L, 01R, 19L and 19R 11,000 ft. MSL Nil Location : At Apron Elevation : 1.8 m. (5.9 ft.)
3. Airside Facilities - Runway - Orientation : - Length - Width - Stopway Length - Slope - Surface Material - Shoulder Width - Strip Dimension - Pavement Strength	01R/19L and 01L/19R 4,000 m. and 3,700 m. (01R/19L and 01L/19R) 60 m. Both Nil 0% Asphalt 7.5 m. Both 4,120 x 300 for 01R/19L 3,820 x 300 for 01L/19R PCN 137/F/D/X/T for 01R/19L PCN 137/F/D/X/T for 01L/19R
4. Airside Facilities–Parallel Taxiway - Width : - Surface Material : - Pavement Strength :	TWY B, C, D, E 30 Asphalt PCN 137/F/D/X/T

Item	Description
5. Airside Facilities - Taxiway - TWY Configuration Width Surface Strength	B1-B13, C1-C10, E1-E21, D1-D9, H, H1-H4, G, T1-T17 Connection 30 Asphalt PCN 137/F/D/X/T
6. Airside Facilities - Apron - Area : - Surface Material : - Pavement Strength : - Lighting Conditions : - Parking Bays	 Concrete PCN 126/R/D/X/T Adequate Apron Lighting Provided 120 Aircraft Stands 51 Contact Gates 69 Remote Stands
7. Navigational Aids - Control Tower - ILS CAT II - VOR - DME - TACAN - NDB - Radar	Yes Yes Yes Yes No No Yes
8. Lighting - General Airport Beacon Runway Edge	 Yes Yes

Item	Description
Runway Centerline	Yes
Touchdown Zone	Yes
Taxiway Edge	Yes
Taxiway Centerline	Yes
- RWY 01R	
Approach Lights	Precision Approach Lights CAT II
Threshold	Yes
REIL	Yes
PAPI	Yes
- RWY 19L	
Approach Lights	Precision Approach Lights CAT II
Threshold	Yes
REIL	Yes
PAPI	Yes
- RWY 01L	
Approach Lights	Precision Approach Lights CAT II
Threshold	Yes
REIL	Yes
PAPI	Yes
- RWY 19R	
Approach Lights	Precision Approach Lights CAT II
Threshold	Yes
REIL	Yes
PAPI	Yes
9. Meteorological System	
- MET Office :	Suvarnabhumi Airport
- Hour of Service :	24 Hours

Item	Description
- Supplementary equipment available for provide information	AWOS, Windshear, Radar, Lightning, SAT, SADIS, ISCS
10. Passenger Terminal Building Total Floor Area Concourse Floor Area Capacity Structure	 182,000 Sq.m. 381,000 Sq.m. (Concourse A, B, C, D, E, F and G) 45 MAP (Int. 33 MAP + Dom. 12 MAP) 7 Storey and 2 Basements, Reinforced Concrete with Steel Structure Roof
11. Cargo Terminal - Total Area - Capacity - Cargo Aircraft Stand - Description - Structure	 568,000 Sq.m. 3,000,000 Tones per year 20 Stands The cargo building is located to the North East of Airport Reinforced Concrete
12. Crash, Fire, Rescue - Category for Fire Fighting - Rescue Equipment - Disable Aircraft Removal - Station	 CAT 10 CAT 10 Capable of handling all aircraft up to B747 2 Stations located to the South of Terminal near TWY D9 and TWY C10
13. Fueling System - Jet A1 Distribution System Fuelling facilities	 Hydrant System Available from BAFS and ASIG.

Item	Description
- AV Gas Distribution System - Fuelling facilities	Trucking Available from BAFS and ASIG.
14. Access Road - Route : Surface	New Bangkok-Chonburi Expressway : Asphal Rom Klao Road : Asphaltic Concrete Bangna-Trat Road : Asphaltic Concrete On Nut Road : Asphaltic Concrete Wat King Kaew Road : Asphaltic Concrete
15. Parking & Public Transport - Public Car Parking Building - Structure - Capacity - Public Car Parking Area - Capacity - Long Term Parking Area - Capacity	5 Storey, Reinforced Concrete Cars : 5,028 Cars : 1,116 Cars : 4,300 , Bus : 78
16. Electrical Supply - Source	Available from MEA 115 KVA, 2 Substations with 60 MVA Transformer 4 Sets Available from DCAP 50 MVA
17. Water Supply - Source - Water Storage	Available from MWA 40,000 m³

ผนวก ข-8

Item	Description
18. Wastewater Treatment - Capacity	18,000 m ³ /day
19. Telecommunication System - Source	Available from TOT
20. Security - Landside - Airside - CCTV	Chain-link fence and canal Barbed-wire security fencing Yes

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน

บทที่ 2

ขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวก

การประเมินขีดความสามารถ (Capacity) ของท่าอากาศยานเป็นขั้นตอนที่สำคัญในการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยาน การประเมินขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ภายในท่าอากาศยานจะต้องดำเนินการประเมินในทุกๆ องค์ประกอบของทุกสิ่งอำนวยความสะดวก เพื่อที่จะได้ทราบถึงสมมูลขององค์ประกอบต่าง ๆ

ขีดความสามารถขององค์ประกอบ หรือ สิ่งอำนวยความสะดวกอันหนึ่งอันใดนั้น หมายถึง ตัวชี้วัดซึ่งแสดงถึงความสามารถ (Capability) ในการให้บริการขององค์ประกอบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกนั้น ๆ ภายใต้ระดับการให้บริการ (Level of Service) ที่กำหนดให้หรือจัดให้มี

ขีดความสามารถอาจจะชี้ถึงศักยภาพในการรองรับ (Static Capacity) อาทิเช่น พื้นที่ในส่วนต่าง ๆ ของอาคาร จำนวนที่จอดรถยนต์ในลานจอดรถยนต์ เป็นต้น ขีดความสามารถยังหมายถึงความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกในการรองรับการไหลเวียน (Dynamic Capacity) ของการจราจร (Traffic Flow) ของสิ่งต่างๆ เช่น ผู้โดยสาร สัมภาระ ซึ่งมาใช้บริการของท่าอากาศยาน

ขีดความสามารถสำหรับสิ่งอำนวยความสะดวกอันใดอันหนึ่งนั้น สามารถเปลี่ยนแปลงเพิ่มมากขึ้นหรือน้อยลงได้ตามการเปลี่ยนแปลงของระดับการให้บริการ (Level of Service) ซึ่งจะกล่าวถึงในรายละเอียดภายหลัง และ ระดับการให้บริการนี้จะลดลงอย่างรวดเร็วเมื่อสิ่งอำนวยความสะดวกนั้นใกล้จุดอิ่มตัวของขีดความสามารถสูงสุด

2.1 วิธีการประเมินขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

วิธีการประเมินขีดความสามารถของท่าอากาศยานมีหลายวิธี แต่อย่างไรก็ตามโดยทั่วไปแล้วสามารถแบ่งได้เป็น 3 วิธีดังนี้

2.1.1 การสังเกตโดยตรง (Direct Observation) วิธีนี้สามารถกระทำได้โดยการบันทึกลักษณะและปริมาณของการจราจรที่เกิดขึ้นจริง ณ ท่าอากาศยานที่ต้องการประเมินขีดความสามารถ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงโมเมนต์กึ่ง ทำการบันทึกปริมาณและอัตราของการจราจรที่เข้าสู่หรือออกไปจากระบบสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ บันทึกเวลาล่าช้า (Delay Time) เวลาในการให้บริการ (Processing Time) และตรวจสอบข้อมูลการจราจรที่บันทึกได้ว่ามีความสัมพันธ์กับตารางบินในลักษณะใดจากนั้นทำการวิเคราะห์ข้อมูลที่รวบรวมมาได้ เราสามารถที่จะคำนวณหาการใช้ประโยชน์ของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในรูปของความหนาแน่นเวลาที่ล่าช้าปริมาณการไหลเวียนของการจราจรต่อหน่วยเวลาได้ และ เมื่อกำหนดระดับการให้บริการแล้วเราก็สามารถที่จะคำนวณหาขีดความสามารถขององค์ประกอบ หรือ สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานได้

2.1.2 วิธีเปรียบเทียบ (Comparison) อาจจะประเมินขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานแห่งหนึ่งได้ โดยเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานอีกแห่งหนึ่งที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันและทราบถึงขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

2.1.3 วิธีใช้รูปแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Modeling) วิธีนี้จำเป็นต้องใช้ Computer เพื่อช่วยในการทดลองปฏิบัติจากรูปแบบจำลอง (Simulation) ผลกระทบที่เกิดต่อสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ โดยอาศัยรูปแบบและปริมาณการจราจรจากตารางการบิน (Flight Schedule) ที่คาดคะเนขึ้นซึ่งผลที่ได้จากการทดลองปฏิบัติจากรูปแบบจำลองนี้ สามารถนำมาใช้การประเมินขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ได้

แต่อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะใช้วิธีใดในการประเมินขีดความสามารถมีองค์ประกอบสำคัญ 2 ประการที่จะต้องคำนึงอยู่เสมอ ในการพิจารณาขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ กล่าวคือ

- ความสะดวกสบายของผู้มาใช้ท่าอากาศยานนั้น ขึ้นอยู่โดยตรงกับขีดความสามารถและระดับการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวก
- ขีดความสามารถและระดับการให้บริการมีความสัมพันธ์กันโดยตรงจะต้องพิจารณาไปด้วยกันเสมอ

2.2 ระดับการให้บริการ (Level of Service)

ระดับการให้บริการ หมายถึง คุณภาพในการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในแง่ของความสะดวกสบายที่ให้แก่ผู้ที่ใช้สิ่งอำนวยความสะดวกนั้นๆ สามารถที่จะวัดออกมาได้ในรูปของความหนาแน่น ความรวดเร็ว เวลาที่ใช้ในการรอคอย เป็นต้น

หากขีดความสามารถ หมายถึง ตัวชี้วัดที่แสดงถึงความสามารถในการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกได้ระดับการให้บริการที่กำหนดไว้ให้แล้ว จะเห็นได้ว่าเมื่อระดับการให้บริการเปลี่ยนแปลงไป ขีดความสามารถก็ต้องเปลี่ยนแปลงตามไปด้วย หรือในทางตรงกันข้าม ตัวอย่างเช่น ห้องพักคอยผู้โดยสารสามารถให้ผู้โดยสารจำนวน 100 คนเข้าไปอยู่ได้โดยมีความหนาแน่นพอดีที่ไม่ทำให้เกิดความรู้สึกอึดอัด หรืออาจพูดได้ว่าห้องพักคอยผู้โดยสารมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสาร 100 คนโดยมีระดับการให้บริการเพียงพอที่ไม่ทำให้เกิดความรู้สึกอึดอัดหรือมีระดับการให้บริการที่ดี แต่หากผู้โดยสาร 150 คน เข้าไปใช้ห้องพักคอยผู้โดยสารห้องเดียวกันนั้นจะทำให้ความหนาแน่นเพิ่มขึ้นอาจจะทำให้รู้สึกอึดอัดซึ่งแสดงถึงระดับการให้บริการที่ไม่เพียงพอ หรือ ลดลงจากเดิม แต่ห้องพักคอยผู้โดยสารห้องเดิมกลับมีขีดความสามารถในการรองรับเพิ่มขึ้นจาก 100 คนเป็น 150 คน

เพื่อที่จะสามารถเปรียบเทียบระดับการให้บริการขององค์ประกอบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ในท่าอากาศยานได้ หรือ เพื่อแสดงถึงระดับการให้บริการขององค์ประกอบหรือสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ IATA ได้นำหลักการในเรื่องของระดับการให้บริการในวิชา Highway Engineering มาประยุกต์ใช้ในการ

ประเมินขีดความสามารถของท่าอากาศยาน โดยกำหนดระดับการให้บริการเป็น 6 ระดับ จาก A ถึง F โดยให้ความหมายของระดับการให้บริการในระดับต่าง ๆ ไว้ดังนี้

Level of Service Framework

- A** Excellent level of service; condition of free flow; no delays; excellent level of comfort.
- B** High level of service; condition of stable flow; very few delays; high level of comfort.
- C** Good level of service; condition of stable flow; acceptable delays; good level of comfort.
- D** Adequate level of service; condition of unstable flow; acceptable delays for short periods
Of time; adequate level of comfort.
- E** Inadequate level of service; condition of unstable flow; unacceptable delays; inadequate
level of comfort.
- F** Unacceptable level of service; condition of cross-flows; system breakdown and unacceptable
delays; unacceptable level of comfort.

2.3 ขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวก

2.3.1 ทางวิ่ง (Runway)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีทางวิ่ง 2 เส้นวางตัวในแนวคู่ขนาน ประกอบด้วย ทางวิ่ง 01R/19L มีความยาว 4,000 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร ทางวิ่ง 01L/19R มีความยาว 3,700 เมตร ความกว้าง 60 เมตร ไหล่ทางวิ่งข้างละ 7.5 เมตร ทั้งสองทางวิ่งไม่มี Stop Way ทั้งสองด้าน แต่มี Clearway ด้านหัวทางวิ่ง 01R ยาว 550 เมตร กว้าง 150 เมตร Clearway ด้านหัวทางวิ่ง 01L ยาว 700 เมตร กว้าง 150 เมตร และ Clearway ด้านหัวทางวิ่ง 19R ยาว 1,100 เมตร กว้าง 150 เมตร ทางวิ่ง และไหล่ทางวิ่ง เป็น Asphalt ความลาดเอียงของทางวิ่ง 0% ซึ่งไม่เกินความลาดเอียงเฉลี่ยที่ ICAO กำหนดไว้ Runway Strip ของทั้งสองทางวิ่งกว้าง 300 เมตร ได้ตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนดไว้ (300 เมตร) ความยาวของ Runway Strip ของทางวิ่ง 01R/19L 4,120 เมตร ความยาวของ Runway Strip ของทางวิ่ง 01L/19R 3,820 เมตร และทางวิ่งทั้ง 2 ข้างไม่มี Runway End Safety Area และ ทางวิ่งทั้ง 2 เส้นห่างกัน 2,200 เมตร ซึ่งสามารถ independent operation ได้

Aerodrome Reference Code คือ 4F และ Operational Category เป็นแบบ Precision Instrument Approach

ค่าความแข็งแรงของทางวิ่งทั้งสองข้างมีค่า PCN 137/F/D/X/T เพียงพอที่จะรองรับอากาศยานแบบ B47-400 บรรทุกน้ำหนักเต็มพิกัดได้

ทางวิ่งมีขีดความสามารถรองรับเครื่องบินขึ้น-ลงได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน (จากการประเมินของ ICAO)

2.3.2 ทางขับ (Taxiway)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมี Parallel Taxiway จำนวน 4 เส้น (TWY B, C, D และ E) โดยเส้นที่ใกล้กับทางวิ่งคือ ทางขับสาย B และ E มีระยะห่างจากกึ่งกลางทางวิ่ง 200 เมตร ซึ่งได้ตามมาตรฐาน ICAO (สำหรับอากาศยาน Code 4F 190 เมตร) และระยะห่างระหว่าง Parallel Taxiway มีระยะห่าง 104 เมตร ซึ่งได้ตามมาตรฐาน ICAO (สำหรับอากาศยาน Code F 97.5 เมตร) ทางวิ่ง 01R/19L มี Exit Taxiway 13 เส้น คือ ทางขับสาย B1-B13 สำหรับทางขับสาย B3, B5, B7, B8, B10 และ B11 นั้นเป็น Rapid Exit Taxiway และ ทางวิ่ง 01L/19R มี Exit Taxiway 12 เส้น คือ ทางขับสาย E1, E2, E5-E9, E12, E13, E15, E19 และ E21 สำหรับทางขับสาย E5, E7, E9, E12, E13 และ E15 นั้นเป็น Rapid Exit Taxiway ซึ่งทางขับทั้งหมดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความกว้าง 30 เมตร ลักษณะพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรงเป็น PCN 137/F/D/X/T

2.3.3 ลานจอด (Apron)

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีลานจอดเครื่องบิน 3 พื้นที่ คือ East Apron, Main Apron และ West Apron มีพื้นที่รวม 1,053,000 ตารางเมตร

East Apron รองรับอากาศยานที่มาจอด ณ อาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse) A, B และ C และลานจอดระยะไกลฝั่งตะวันออกของอาคารผู้โดยสาร มีพื้นผิวเป็น Reinforce Concrete ค่าความแข็งแรง PCN 126/R/D/X/T และ Taxi Lane มีพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรง PCN 137/F/D/X/T สามารถจอดเครื่องบินได้ 54 หลุมจอด เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 17 หลุมจอด และเป็นหลุมจอดระยะไกล 37 หลุมจอด

Main Apron รองรับอากาศยานที่มาจอด ณ อาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse) C, D และ E และลานจอดระยะไกลด้านใต้ของอาคารผู้โดยสาร มีพื้นผิวเป็น Reinforce Concrete ค่าความแข็งแรง PCN 126/R/D/X/T และ Taxi Lane มีพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรง PCN 137/F/D/X/T สามารถจอดเครื่องบินได้ 26 หลุมจอด เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 18 หลุมจอด และเป็นหลุมจอดระยะไกล 8 หลุมจอด

West Apron รองรับอากาศยานที่มาจอด ณ อาคารเทียบเครื่องบิน (Concourse) E, F และ G และลานจอดและลานจอดระยะไกลฝั่งตะวันตกของอาคารผู้โดยสาร มีพื้นผิวเป็น Reinforce Concrete ค่าความแข็งแรง PCN 126/R/D/X/T และ Taxi Lane มีพื้นผิวเป็น Asphalt มีค่าความแข็งแรง PCN 137/F/D/X/T สามารถจอดเครื่องบินได้ 44 หลุมจอด เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 16 หลุมจอด เป็นหลุมจอดระยะไกล 8 หลุมจอด และหลุมจอดระยะไกลหน้าอาคารคลังสินค้า 20 หลุมจอด

ดังนั้นลานจอดเครื่องบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถจอดเครื่องบินได้ 120 หลุมจอด เป็นหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด หลุมจอดระยะไกล 69 หลุมจอด รองรับแบบอากาศยานได้ดังนี้

ตารางภาคผนวกที่ 2.1

ความสามารถของหลุมจอดในการรองรับอากาศยาน

Aircraft Code	Remote Gate	Contact Gate
E	66	36
D	3	14
C	0	1

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน

ทั้งนี้ ในกรณีที่มีอากาศยาน Code F สามารถกำหนดให้จอดได้ 5 หลุม คือ หลุมจอด C3, C7, E4, E8 และ G3

2.3.4 อาคารผู้โดยสาร (Passenger Terminal)

อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นอาคาร 7 ชั้น และชั้นใต้ดินอีก 2 ชั้น มีพื้นที่ใช้สอยรวม 182,000 ตารางเมตร โครงสร้างอาคารเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็น โครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจก ชั้นใต้ดิน เป็นสถานนิรภัยไฟฟ้า ชั้นที่ 1 เป็น Bus Lobby ของทั้งผู้โดยสารภายในประเทศ และผู้โดยสารระหว่างประเทศ ชั้นที่ 2 เป็นส่วนห้องผู้โดยสารขาเข้า และ Baggage Claim ของผู้โดยสารภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ชั้นที่ 3 ให้บริการร้านค้าต่าง ๆ ร้านอาหาร จุดนัดพบ ห้อง CIP และใช้เป็นทางเชื่อมต่อไปสู่อาคารที่จอดรถ ชั้นที่ 4 เป็นส่วนบริการผู้โดยสารขาออก ประกอบด้วย พื้นที่บริการผู้โดยสารขาออกภายในประเทศและระหว่างประเทศ พื้นที่บริการผู้โดยสาร Premium ของสายการบินไทย จุดตรวจหนังสือเดินทางของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จุดตรวจของสำนักงานศุลกากร ส่วนหนึ่งของสำนักงานส่วนราชการ เคาน์เตอร์ของสายการบิน เคาน์เตอร์ประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยาน ชั้นที่ 5 เป็นสำนักงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และกลุ่มสายการบินพันธมิตร Star Alliance ชั้นที่ 6 ให้บริการ ภัตตาคาร ชั้นที่ 7 เป็นส่วนชมทัศนียภาพของท่าอากาศยาน

อาคารเทียบเครื่องบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีพื้นที่ใช้สอย 381,000 ตารางเมตร ประกอบด้วย Concourse A, B, C, D, E, F และ G สามารถให้บริการหลุมจอดประชิดอาคารได้ 51 หลุมจอด โครงสร้างเป็นคอนกรีตเสริมเหล็ก โครงหลังคาเป็นโครงเหล็ก วัสดุผนังหลังคาเป็นกระจกสลับฟ้าใบสังเคราะห์เคลือบเทฟลอน

อาคารเทียบเครื่องบิน A และ B ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ดังนี้

- อาคารเทียบเครื่องบิน A ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 432 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู

- อาคารเทียบเครื่องบิน B ให้บริการผู้โดยสารภายในประเทศ ความยาวประมาณ 270 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู

อาคารเทียบเครื่องบิน C, D, E, F และ G ใช้บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ ดังนี้

- อาคารเทียบเครื่องบิน C มีความยาวประมาณ 459 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน D มีความยาวประมาณ 909 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 8 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน E มีความยาวประมาณ 459 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 10 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน F มีความยาวประมาณ 270 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 6 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 2 ประตู
- อาคารเทียบเครื่องบิน G มีความยาวประมาณ 432 เมตร เครื่องบินจอดเทียบได้ 5 เครื่อง และมีประตูทางออกสำหรับไปขึ้นเครื่องบินที่จอด ณ หลุมจอดระยะไกล 1 ประตู นอกจากนั้นอาคารเทียบเครื่องบินหลังนี้มีส่วนของห้องรับรองพิเศษอยู่ด้วย

ตารางภาคผนวกที่ 2.2

พื้นที่ส่วนต่าง ๆ ของอาคาร

Function Spaces	Total Area (Sqm.)
1. Domestic Arrival and Departure Corridor	11,850
2. International Arrival Corridor	34,150
3. International Departure Corridor	29,180
4. International Departure Corridor	18,200
5. Check-In Hall	27,215
6. Passport Control – Outbound	2,570
7. International Hold Room	27,970
8. Domestic Hold Room	7,890
9. International Bus Gate	6,990
10. Domestic Bus Gate	1,998
11. Passport Control – Inbound	3,970
12. Arrival Lounge-International (Baggage Claim)	17,420
13. Arrival Lounge-Domestic (Baggage Claim)	6,580
14. Customs Queuing Area	1,258

2.3.5 สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

- สะพานเทียบเครื่องบิน	51	ชุด (Int. 39, Dom. 12)
- เคาน์เตอร์ตรวจคนเข้าเมือง	124	เคาน์เตอร์
ขาออก	80	เคาน์เตอร์
- เคาน์เตอร์ศุลกากร	32	เคาน์เตอร์
ขาออก	8	เคาน์เตอร์
- สายพานรับกระเป๋า	22	สายพาน(Int. 17, Dom. 5)
- เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร	360	เคาน์เตอร์
- ทางเลื่อนอัตโนมัติ	119	ชุด
- ลิฟต์	106	ตัว
- บันไดเลื่อน	101	ตัว

2.3.6 จิตความสามารถของส่วนประกอบต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร

ในการประเมินจิตความสามารถของส่วนประกอบต่าง ๆ ภายในอาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ได้ระบุจิตความสามารถในรูปแบบของจำนวนผู้โดยสารในช่วงโมเมนต์คับคั่ง (Peak Hour Passenger)

ตารางภาคผนวกที่ 2.3

จิตความสามารถของส่วนประกอบต่างๆ ภายในอาคารผู้โดยสาร

Function Space	Capacity (Pax./Peak-hr)
Curb Front Length	
Departure	6,050
Arrival	6,050
Check-in Counters	
International	5,400
Domestic	2,430
Passport Control Counters – Departures	6,200
Security Check-Hand Baggage X-Ray	
International	6,200
Domestic	2,500
Departure Lounge Area	
International	6,200
Domestic	2,500

Function Space	Capacity (Pax./Peak-hr)
Passport Control Counters – Arrivals	6,200
Baggage Claim Area	
International	6,200
Domestic	2,500
Customs Counters – Arrival	6,200
Arrival Hall	
International	5,400
Domestic	2,430

2.3.7 ที่จอดรถ และลานชาลา

อาคารจอดรถยนต์ มี 2 อาคารอยู่ด้านหน้าอาคารผู้โดยสาร เป็นอาคาร 6 ชั้น รองรับรถยนต์ได้ประมาณ 5,000 คัน และมีพื้นที่จอดรถระดับพื้นดินอยู่ด้านข้างของแต่ละอาคารจอดรถได้ประมาณ 1,100 คัน นอกจากนี้ยังมีลานจอดรถ Long Term Parking ซึ่งจอดรถยนต์ได้ประมาณ 4,000 คัน และรถบัส 78 คัน

2.3.8 ศูนย์การขนส่งสาธารณะ

ศูนย์การขนส่งสาธารณะ มีพื้นที่ประมาณ 42,000 ตารางเมตร หรือประมาณ 26 ไร่ ภายในแบ่งเป็น พื้นที่จอดรถคอยรถประเภทต่างๆ ได้แก่ รถแท็กซี่ รถลีมูซีน รถเช่า นอกจากนี้ภายในศูนย์ขนส่งยังมีอาคาร Bus Terminal ซึ่งเป็นสถานีจอดรถรับ - ส่งสาธารณะ 2 ประเภท คือ รถประจำทาง ขสมก. และ บขส. โดยภายในศูนย์ขนส่งมีปั้มน้ำมันและร้านค้าให้บริการ

2.3.9 รถโดยสารปรับอากาศ (Airport Express)

จะมีการให้บริการ Airport Express มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ท่าอากาศยานมีบริการรถปรับอากาศชนิดพิเศษที่มีพื้นที่สามารถจัดวางสัมภาระได้ เพื่อให้บริการรับ - ส่งผู้โดยสารและผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ทสก. โดยมีเส้นทางเดินรถระหว่าง ทสก. กับโรงแรม ศูนย์การขนส่ง หรือ สถานที่ต่าง ๆ ที่สำคัญที่อยู่ภายในตัวเมืองและต่างจังหวัด

2.3.10 ระบบถนนภายในท่าอากาศยาน

ทางเข้าด้านเหนือจาก Motorway ถึงเขตท่าอากาศยานเป็นถนนยกระดับไป-กลับ 8 ช่องจราจร และเมื่อเข้าพื้นที่ท่าอากาศยานจะเป็น 10 ช่องจราจรเข้าสู่หน้าลานชาลาอาคารผู้โดยสาร

2.3.11 ระบบการคมนาคมที่เชื่อมเส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยาน

ทิศเหนือ เป็นถนนยกระดับขนาด 8 ช่องจราจร จากถนนกรุงเทพ – ชลบุรีสายใหม่ เข้าสู่อาคารผู้โดยสาร

ทิศตะวันตกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 6 ช่อง เชื่อมกับทางยกระดับจากถนนร่มเกล้า และถนนกิ่งแก้ว

ทิศใต้ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนบางนา – ตราด และทางด่วนบูรพาวิถี
 ทิศตะวันออกเฉียงเหนือ เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนอ่อนนุช
 ทิศตะวันตก เป็นถนนขนาด 4 ช่องจราจร เชื่อมกับถนนกิ่งแก้ว

2.3.12 อาคารคลังสินค้า

พื้นที่อาคารคลังสินค้า ตั้งอยู่ทางทิศตะวันตกเฉียงเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 568,000 ตารางเมตร โดยมีหลุมจอดเครื่องบินขนสินค้าโดยเฉพาะหน้าอาคารคลังสินค้าจำนวน 20 หลุมจอด สามารถรองรับปริมาณสินค้าได้ 3,000,000 คันต่อปี มีการให้บริการแบบเขตปลอดพิธีการศุลกากร (Custom Free Zone) ตลอด 24 ชั่วโมง ซึ่งการบริหารจัดการคลังสินค้าแบบนี้ เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารจัดการคลังสินค้าของท่าอากาศยานให้มีความทันสมัยสะดวกรวดเร็วด้วยการบริหารจัดการเต็มรูปแบบผ่านระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ สิ่งอำนวยความสะดวก และ บริการต่าง ๆ ครบครันสำหรับผู้ประกอบการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือ บริษัทผู้ประกอบการนำเข้า-ส่งออก ที่ประกอบกิจกรรมหรือดำเนินกิจการภายในเขตปลอดอากรจะได้รับความสะดวกรวดเร็วจากการดำเนินพิธีการทางศุลกากรรูปแบบใหม่ซึ่งให้บริการอย่างลดขั้นตอนพิธีการ และเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2.3.14 อาคารสถานีดับเพลิง และกู้ภัย

อาคารสถานีดับเพลิง และกู้ภัย มี 3 สถานี คือสถานีหลัก (Main Station) รับผิดชอบการดับเพลิงอาคาร ส่วนอีก 2 สถานี เป็น Substation ตั้งอยู่ในเขต Airside บริเวณแนววิ่งกลางทางวิ่งฝั่งตะวันออกและฝั่งตะวันตก รับผิดชอบการดับเพลิงอากาศยาน จิตความสามารถของการดับเพลิงกู้ภัยจัดอยู่ใน Category 10 ซึ่งเพียงพอที่จะรองรับอากาศยานที่มีลำตัวกว้างไม่เกิน 8 เมตร และอากาศยานที่มีความยาวน้อยกว่า 90 เมตรลงมา

2.3.15 ระบบไฟฟ้า

มีสถานีไฟฟ้าย่อยซึ่งแปลงแรงดันไฟฟ้าจากการไฟฟ้านครหลวงจากระบบ 115 กิโลโวลต์ เป็น 24 กิโลโวลต์ ในสถานี ประกอบด้วยอาคารหลัก 2 อาคาร คือ

อาคาร GIS ทำหน้าที่เป็นสวิทช์ควบคุมการปลด - สับ จ่ายกระแสไฟฟ้าด้านไฟฟ้าเข้า และไฟฟ้าออก

อาคารควบคุมระบบ ซึ่งติดตั้งระบบควบคุม ระบบป้องกัน ระบบไฟฟ้าสำรอง ระบบปรับอากาศ ระบบไฟฟ้าแสงสว่าง ระบบแจ้งเหตุเพลิงไหม้ (ภายในสถานีไฟฟ้าย่อย)

อาคารผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็นดำเนินการ โดยบริษัท ผลิตไฟฟ้าและน้ำเย็น จำกัด (District Power System and Power Plant Co., Ltd. หรือ DCAP) ซึ่ง DCAP เป็นรัฐวิสาหกิจของกระทรวงพลังงาน ร่วมทุนโดย ปตท. การไฟฟ้าฝ่ายผลิต และการไฟฟ้านครหลวง โดยลงทุนก่อสร้างระบบ District Cooling System and Power Plant ซึ่งเป็นระบบที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงผลิตกระแสไฟฟ้าด้วยระบบพลังงานร่วมเพื่อป้อนให้กับ ทสภ.นอกจากนั้นยังนำพลังงานเหลือใช้จากการผลิตไฟฟ้าคือพลังงานความร้อนมาผลิตน้ำเย็นและไอน้ำส่งให้ ทอท.เพื่อใช้ทำระบบปรับอากาศในอาคารผู้โดยสาร

2.3.16 ระบบประปา

สถานีประปาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จะรับน้ำจากการประปานครหลวงเพื่อจ่ายให้อาคารผู้โดยสารและอาคารต่าง ๆ ใน ทสก. ผ่านเครือข่ายท่อประปาใต้ดินที่มีความยาวกว่า 35 กิโลเมตร สถานีประปาสามารถเก็บสำรองน้ำได้มากถึง 40,000 ลูกบาศก์เมตร และมีศักยภาพในการให้บริการน้ำแก่ผู้บริโภคนับได้ถึง 60 ล้านคนต่อปี ในขณะที่เมื่อเปิดใช้ ทสก. ในระยะแรก จะรองรับผู้โดยสาร 45 ล้านคนต่อปี

2.3.17 ระบบบำบัดน้ำเสีย

โรงบำบัดน้ำเสีย ตั้งอยู่ใกล้เคียงกับสำนักอุตุนิยมวิทยาขนส่ง ทำหน้าที่รับน้ำที่ใช้แล้วจากอาคารผู้โดยสารและอาคารต่าง ๆ ผ่านทางท่อใต้ดินเพื่อนำมาบำบัด ปัจจุบันสามารถบำบัดน้ำเสียได้วันละ 18,000 ลูกบาศก์เมตร น้ำเสียที่ผ่านการบำบัดแล้วจะนำกลับมาใช้ระบายความร้อนในระบบปรับอากาศ และใช้รดน้ำต้นไม้

2.3.18 ระบบกำจัดขยะ

Solid Waste Transfer Station หรือ จุดพักมูลฝอยส่วนกลาง เมื่อทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เปิดให้บริการคาดว่าจะมีขยะประมาณ 66.5 ตันต่อวัน แยกเป็นขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ เช่น กระดาษ พลาสติก ขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ซึ่งได้แก่ เศษอาหารต่าง ๆ รวมทั้งขยะจากบนเครื่องบิน และขยะติดเชื้อ โดยจะมีถังขยะแยกประเภทขยะตั้งไว้ตามจุดต่าง ๆ ของอาคารเพื่อรอเจ้าหน้าที่มารวบรวม และ ขนไปไว้ที่จุดพักมูลฝอยส่วนกลาง ซึ่งเป็นอาคาร 2 ชั้น ใกล้กับกลุ่มอาคารบำรุงรักษาทำอากาศยาน จากนั้นจะมีรถเก็บขยะมาขนออกไปภายนอกทำอากาศยาน

2.3.19 ระบบป้องกันน้ำท่วม

ระบบป้องกันน้ำท่วมมีการสร้างเขื่อนดินสูง สูง 3.5 เมตร กว้าง 70 เมตร โดยรอบพื้นที่ทำอากาศยาน และมีอ่างเก็บน้ำภายใน 2 แห่งสามารถรองรับน้ำได้ 3,200,000 ลูกบาศก์เมตร

2.3.20 ระบบสารสนเทศ

ระบบบริหารและสารสนเทศทำอากาศยาน (Airport Information Management System : AIMS) มีการดำเนินการที่ทันสมัยและมีประสิทธิภาพโดยนำระบบบริหารและสารสนเทศทำอากาศยาน (AIMS) มาใช้เพื่อรองรับการให้บริการด้านเทคโนโลยีสารสนเทศ และเชื่อมต่อกับระบบบริการด้านต่าง ๆ เช่น ระบบสายพานรับส่งกระเป๋า ระบบภาพและเสียงประกาศเที่ยวบิน ระบบควบคุมลานจอดอากาศยาน การบริหารกิจกรรมเชิงพาณิชย์ และยังมีระบบเทคโนโลยี

สารสนเทศในเขตปลอดอากร (Free Zone) ซึ่งจะอำนวยความสะดวกต่อการบริการขนส่งสินค้าทางอากาศอีกด้วย นอกจากนี้ AIMS ยังมีส่วนเชื่อมต่อกับระบบคอมพิวเตอร์ภายนอก ทอท. ดังนี้

- ข้อมูลด้านการบิน จะเชื่อมต่อกับระบบของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด สายการบิน สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง สำนักงานศุลกากร กรมการขนส่งทางอากาศ และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

- ข้อมูลด้านกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ระบบ AIMS จะมีโปรแกรมบริหารเชิงพาณิชย์ (POS: Point Of Sales) ซึ่งผู้ประกอบการที่เข้ามาดำเนินกิจการภายในท่าอากาศยานจะต้องส่งข้อมูลด้านการเงินเข้าสู่ระบบ AIMS

- ข้อมูลด้านรักษาความปลอดภัย ข้อมูลและสัญญาณภาพจากระบบรักษาความปลอดภัย ต่าง ๆ เช่น ระบบ Access Control ระบบโทรทัศน์วงจรปิดจะส่งมายังระบบ AIMS ซึ่งเป็นศูนย์กลางควบคุมกลาง

- ข้อมูลด้านการซ่อมบำรุงและข้อมูลของระบบอุปกรณ์ต่างๆ มีระบบการบริหารการซ่อมบำรุงเพื่อรองรับ ดังนั้นจะเห็นได้ว่า AIMS คือปัจจัยสำคัญที่นำมาใช้ในการบริหารงาน ทศก.อย่างมีประสิทธิภาพ

2.3.21 ระบบโทรศัพท์

บริษัท ทีโอที จำกัด (มหาชน) ได้รับอนุญาตจาก ทอท. ให้เป็นผู้บริการระบบโทรศัพท์ และสื่อสารโทรคมนาคมภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการให้บริการประกอบด้วย บริการประเภท Voice เช่น Fixed Line & Value Added Services, IP Phone, Centrex, ISDN, Web Phone, Combine Payphone, International Call ส่วนประเภท Data เช่น Video Conference, Broadband Internet, Metro Land มีขีดความสามารถในการรองรับได้ 20,000 เลขหมาย

2.3.22 ระบบเติมน้ำมันเครื่องบิน

บริษัท เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ให้บริการเติมน้ำมันเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยให้บริการทั้งระบบเติมน้ำมันทางท่อ และการเติมน้ำมันโดยรถเติมน้ำมัน ซึ่งชนิดของน้ำมันที่ให้บริการเติม ได้แก่ JET A-1 และ AV GAS

2.3.23 โรงแรม

โรงแรมโนโวเทลสุวรรณภูมิ (Novotel Suvarnabhumi Airport Hotel) มีจำนวน 2 อาคาร แต่ละอาคารสูง 5 ชั้น สามารถให้บริการห้องพักทั้งหมด 600 ห้อง

บทที่ 3

สถิติ และพยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ

3.1 สถิติข้อมูลปริมาณการจราจรทางอากาศ

ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน และฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้รวบรวมข้อมูลปริมาณการจราจรทางอากาศประเภทต่าง ๆ ที่ผ่านมา และได้แยกแยะลักษณะปริมาณการจราจรทางอากาศในประเภทต่าง ๆ ไว้ เพื่อให้ทราบถึงอัตราการเจริญเติบโตของการขนส่งทางอากาศ และรูปแบบเฉพาะของการจราจรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ตารางผนวก ข 3-1

สถิติข้อมูลปริมาณการจราจรทางอากาศท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ชนิดของข้อมูล	ปี พ.ศ.	
	2551	2550
Annual Aircraft Movements		
International (Movements)	188,706	194,457
Domestic (Movements)	57,013	67,135
Grand Total (Movements)	245,719	261,592
Annual Passenger		
International		
Embark + Disembark (Pax.)	30,103,661	31,632,716
Transit (Pax.)	1,503,839	1,667,051
Total (Pax.)	31,607,500	33,299,767
Transfer (Pax.)	3,179,873	3,625,276
Domestic		
Embark + Disembark (Pax.)	6,993,132	7,910,314
Transfer (Pax.)	668,829	679,173
Grand Total (Pax.)	38,603,490	41,210,081
Transfer (Pax.)	3,848,702	4,304,449

ชนิดของข้อมูล	ปี พ.ศ.	
	2551	2550
Freight		
International		
Inbound+Outbound (Tones)	1,140,300	1,178,000
Transit (Tones)	36,527	51,529
Total (Tones)	1,176,827	1,229,529
Domestic		
Inbound+Outbound (Tones)	23,070	31,720
Grand Total (Tones)	1,199,897	1,261,249

3.1.1. การขึ้น-ลงของอากาศยาน

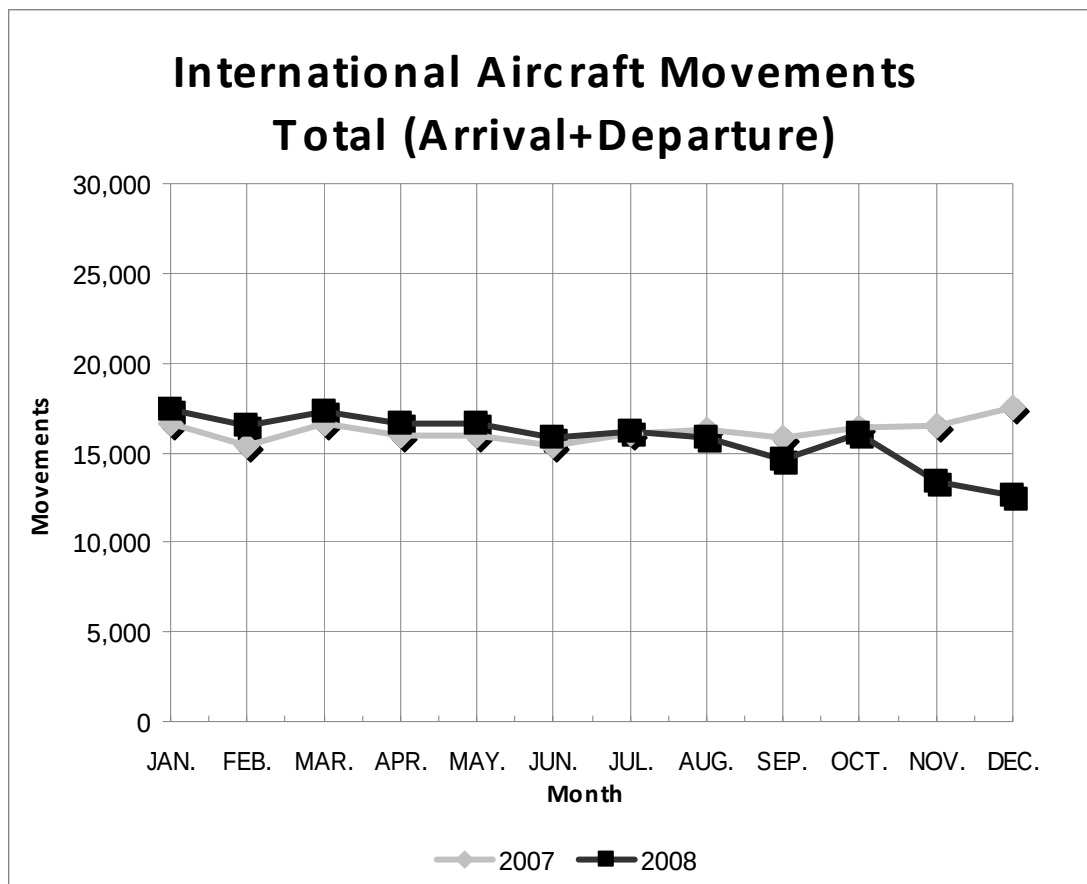
ปี 2551 ปริมาณการขึ้น - ลง ของอากาศยานรวม 245,719 เที่ยวบิน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.07 เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศจำนวน 188,706 เที่ยวบิน และภายในประเทศ 57,013 เที่ยวบิน ลดลงคิดเป็นร้อยละ 2.96 และ 15.08 ตามลำดับ ในจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมดนั้น อัตราส่วนระหว่างจำนวนเที่ยวบินทำการรับ-ส่งผู้โดยสารต่อจำนวนเที่ยวบินทำการขนส่งสินค้าเท่ากับร้อยละ 94 : 6 การลดลงของปริมาณจราจรทางอากาศเนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลก ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นในช่วงต้นปี 51 การย้ายเที่ยวบินในประเทศบางส่วนกลับมาทำอากาศยานดอนเมืองตั้งแต่ 25 มี.ค. 50 และเหตุการณ์ไม่สงบทางการเมืองในช่วงปลายปีในปี 2551 จำนวนสายการบินทำการบินระหว่างประเทศแบบประจำรับส่งผู้โดยสารผสมสินค้ารวม 89 สายการบิน ไม่รวมสายการบินแบบประจำที่ไม่ใช่เครื่องบินของตนเองทำการบินแต่มีเที่ยวบินร่วมกับสายการบินอื่นอีก 11 สายการบิน และสายการบินที่ทำการรับขนถ่ายสินค้าเพียงอย่างเดียวอีก 12 สายการบิน ส่วนสายการบินของไทยที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศแบบประจำรวม 7 สายการบิน

มีสายการบินใหม่เปิดให้บริการรับ-ส่งผู้โดยสารระหว่างประเทศ 5 สายการบิน ได้แก่

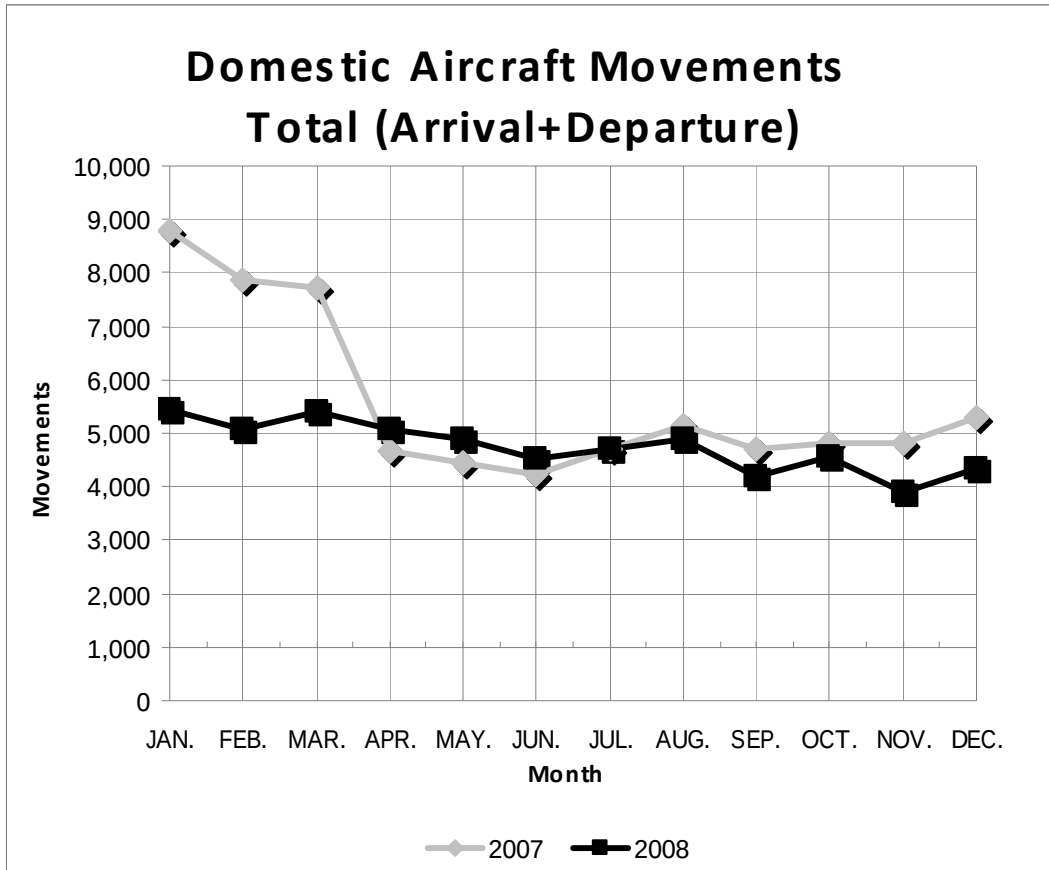
1. สายการบิน Air Koryo ของสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนเกาหลี ทำการบินเส้นทางระหว่างเปียงยาง-สุวรรณภูมิ-เปียงยาง
2. สายการบิน Best Aviation ของสาธารณรัฐประชาชนบังกลาเทศ ทำการบินเส้นทางระหว่างธากา-สุวรรณภูมิ-ธากา
3. สายการบิน Iran National Airlines ของสาธารณรัฐอิสลามอิหร่าน ทำการบินเส้นทางระหว่าง เตหะราน-สุวรรณภูมิ-เตหะราน
4. สายการบิน Shanghai Airlines ของสาธารณรัฐประชาชนจีน ทำการบินเส้นทางระหว่าง ปูตอง-ฉงชิ่ง-สุวรรณภูมิ-ฉงชิ่ง-ปูตอง

5. สายการบิน SkyStar Airways ของราชอาณาจักรไทย ทำการบินเส้นทางระหว่าง อินซอน-สุวรรณภูมิ-อินซอน

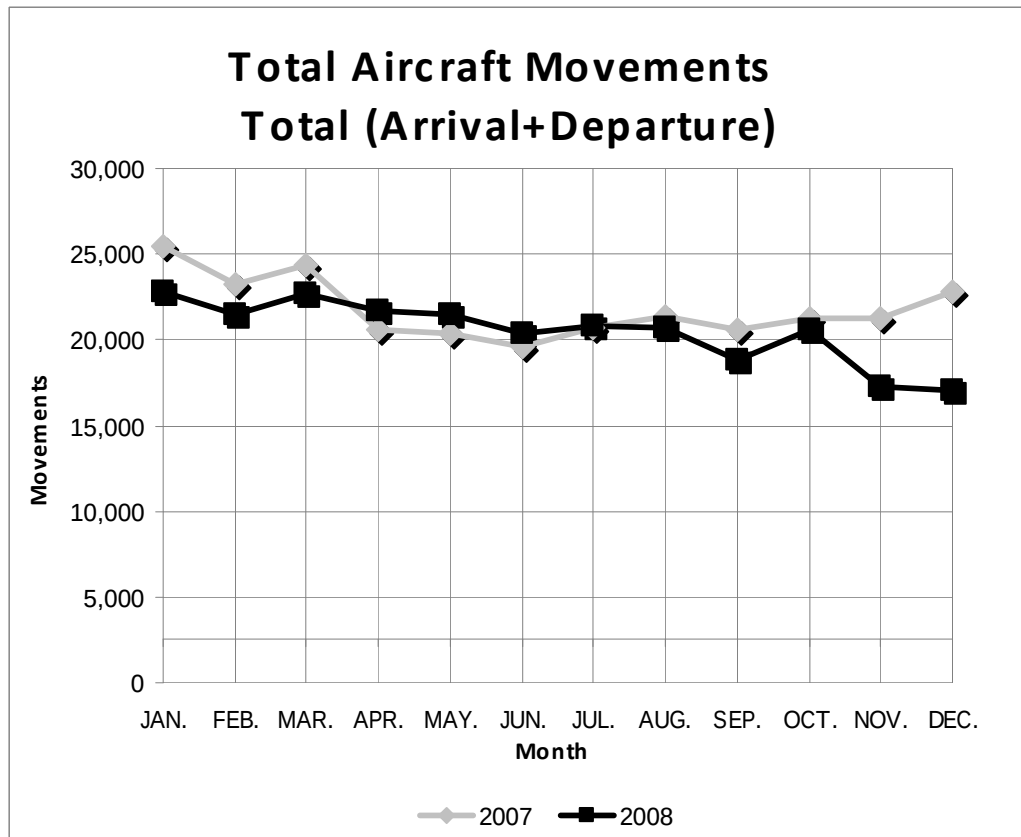
นอกจากนี้ยังมีสายการบินใหม่เปิดให้บริการขนส่งสินค้าอย่างเดียว 1 สายการบิน ได้แก่ สายการบิน K-Mile Air ของราชอาณาจักรไทยทำการบินเส้นทางระหว่าง สิงคโปร์-สุวรรณภูมิ-สิงคโปร์ และ ย่างกุ้ง-สุวรรณภูมิ-ย่างกุ้ง ในจำนวนเที่ยวบินขึ้นลงพาณิชย์ทั้งหมด Thai Airways International สายการบินแห่งชาติมีอัตราส่วนการบินสูงสุดคือร้อยละ 27.75 รองลงมาได้แก่ Thai Air Asia มีสัดส่วนร้อยละ 13.68 และ Bangkok Airways ร้อยละ 11.79 และสายการบินอื่น ๆ รวมกันคิดเป็นร้อยละ 46.78 ประเภทของอากาศยานที่ทำการบินขึ้น-ลง ในปี 2551 ส่วนใหญ่เป็นแบบลำตัวกว้าง (Wide Body) ได้แก่ A-300, A-310, A-330, A-340, B-747, B-744, B-767, B-777, IL-76, IL-96, L-1011, MD-11 และ DC-10 ทำการบินรวมกันคิดเป็นร้อยละ 56.32 และแบบลำตัวแคบ (Narrow Body) ประกอบด้วย อากาศยานแบบ A-319, A-320, A-321, AN-12, AN-26, BAE-146, B-707, B-727, B-717, B-737, B-757, CL-60, DC-8, F-28, IL-62, TU-154, TU-204 , ATR-72, E-135, E-140, E-145, MA-60, MD-90, MD-82 และ MD-83 ทำการบินรวมกันคิดเป็นร้อยละ 42.13 ส่วนที่เหลือเป็นเครื่องบินขนาดเล็ก รวมกันคิดเป็นร้อยละ 1.55 การขึ้น-ลง ของอากาศยานพาณิชย์ในชั่วโมงคับคั่งอันดับที่ 1 ของปี 2551 มีจำนวน 54 เที่ยวบินต่อชั่วโมง ส่วนในชั่วโมงคับคั่งอันดับที่ 30 มีจำนวน 48 เที่ยวบินต่อชั่วโมง



ภาพภาคผนวก ข 3-1 แสดงสถิติปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวก ข 3-2 แสดงสถิติปริมาณเที่ยวบินภายในประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวก ข 3-3 แสดงสถิติปริมาณเที่ยวบินรวมแยกตามเดือน

3.1.2. การขนส่งผู้โดยสาร

ผู้โดยสารของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2551 รวม 38,603,490 คน ลดลงจากปี 2550 คิดเป็นร้อยละ 6.33 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศจำนวน 31,607,500 คน และภายในประเทศ จำนวน 6,995,990 คน คิดเป็นร้อยละ 5.08 และ 11.56 ตามลำดับ

มีการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าระหว่างประเทศ ไปยังเมืองต่างๆรวม 191 เมืองใน 66 ประเทศทั่วโลก และเส้นทางภายในประเทศไปยังจังหวัดต่างๆรวม 29 จังหวัด สายการบินที่ทำการขนส่งผู้โดยสารสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งคือ Thai Airways International มีจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 39.28 รองลงมาได้แก่ Thai Air Asia มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 10.13 เส้นทางการบินระหว่างสุวรรณภูมิกับเมืองในภูมิภาคต่างๆทั่วโลก ที่ผู้โดยสารเดินทางเข้า-ออก มากที่สุด คิดเป็นสัดส่วนต่อจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ เข้า-ออกทั้งหมด เป็นดังนี้

ภูมิภาคอเมริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอสแอนเจลิส มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.35 รองลงมา ได้แก่ นิวยอร์ก มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.21

ภูมิภาคยุโรป ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอนดอน มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.50 รองลงมา ได้แก่ แฟรงก์เฟิร์ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.07

ภูมิภาคแอฟริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ไคโร มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.35 รองลงมา ได้แก่ โจฮันเนสเบิร์ก ซึ่งมีสัดส่วนเท่ากัน คิดเป็นร้อยละ 0.19

ภูมิภาคตะวันออกกลาง ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-คูไบ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.19 รองลงมาได้แก่ อะบูดาบี มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.55

ภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-นิวเดลี มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.31 รองลงมา ได้แก่ มุมไบ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.19

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-โตเกียว มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 5.98 รองลงมาได้แก่ อินชอน มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 4.63

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-สิงคโปร์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 8.60 รองลงมาได้แก่ ฮองกง มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 8.13

ภูมิภาคโอเชียเนีย ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ซิดนีย์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.22 รองลงมาได้แก่ เมลเบิร์น มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.30

เส้นทางการบินภายในประเทศ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ภูเก็ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 32.54 รองลงมาได้แก่ เชียงใหม่ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 22.51 ของจำนวนผู้โดยสารรวม เข้า – ออกภายในประเทศ

กลุ่มพันธมิตร Star มีสายการบินมาใช้บริการที่ ทสก. ในปี 2551 รวม 13 สายการบิน มีจำนวนเที่ยวบินรวมกันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 34.7 ของเที่ยวบินทั้งหมด และจำนวนผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 46.7 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด สำหรับสายการบินในกลุ่มพันธมิตร One World ที่ทำการบินมายัง ทสก. มี 7 สายการบิน รวมจำนวนเที่ยวบินเข้า-ออก และผู้โดยสารคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 6.0 และ 7.9 ของจำนวนเที่ยวบินรวมและจำนวนผู้โดยสารรวม ตามลำดับจากข้อมูลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง ในปี 2551 จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ ณ ทสก. เมื่อจำแนกตามสัญชาติ 3 อันดับแรก ผู้โดยสารชาวไทยมีสัดส่วนการเดินทางเข้า-ออกมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 15.42 รองลงมาได้แก่ ชาวญี่ปุ่น คิดเป็นร้อยละ 6.78 และชาวจีน คิดเป็นร้อยละ 4.63 ตามลำดับ

จำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงกับคั่ง อันดับที่ 1

ปริมาณรวมของผู้โดยสารระหว่างประเทศ 9,870 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 จำนวน 374 คน

ผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 5,426 คน ลดลง 126 คน

ผู้โดยสารขาออก จำนวน 7,390 คน เพิ่มขึ้น 581 คน

ผู้โดยสารผ่าน จำนวน 1,347 คน เพิ่มขึ้น 34 คน

ปริมาณรวมของผู้โดยสารภายในประเทศ 3,022 คน ลดลงจากปี 2550 จำนวน 1,090 คน

ผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 2,095 คน ลดลง 1,234 คน

ผู้โดยสารขาออก จำนวน 2,482 คน เพิ่มขึ้น 171 คน

ผู้โดยสารผ่าน จำนวน 356 คน เพิ่มขึ้น 112 คน

จำนวนผู้โดยสารในชั่วโมงกับคั่ง อันดับที่ 30

ปริมาณรวมของผู้โดยสารระหว่างประเทศ 8,773 คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 จำนวน 419 คน

ผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 4,705 คน ลดลง 165 คน

ผู้โดยสารขาออก จำนวน 6,454 คน เพิ่มขึ้น 377 คน

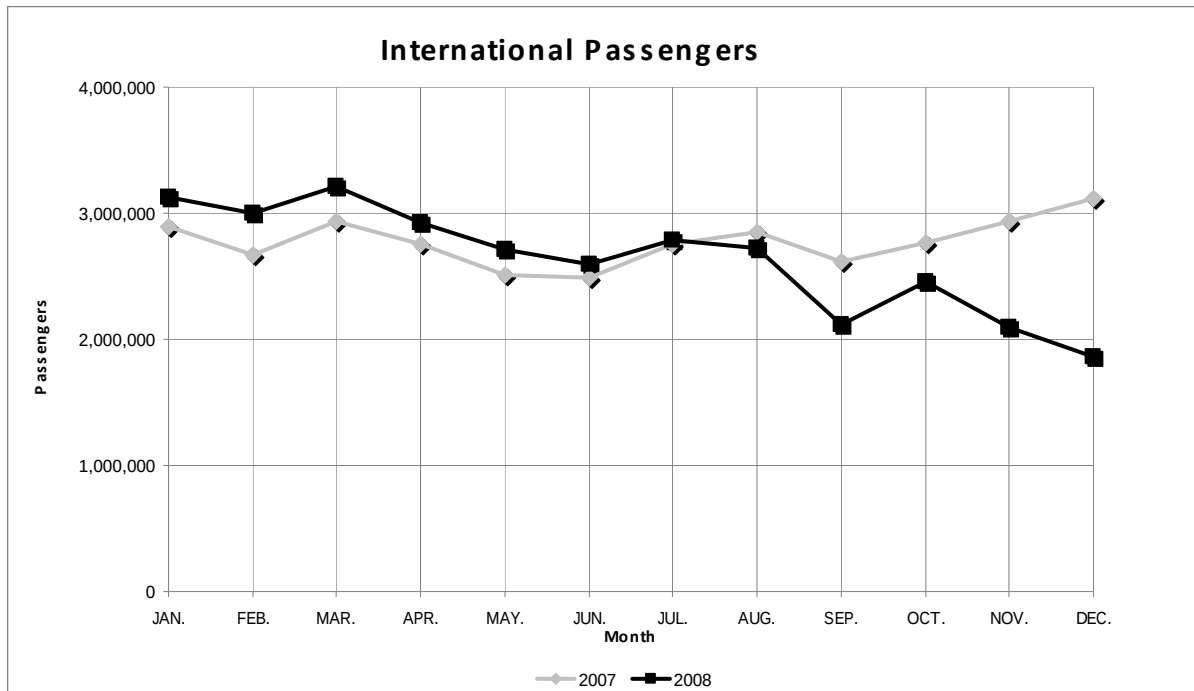
ผู้โดยสารผ่าน จำนวน 980 คน ลดลง 51 คน

ปริมาณรวมของผู้โดยสารภายในประเทศ 2,633 คน ลดลงจากปี 2550 จำนวน 912 คน

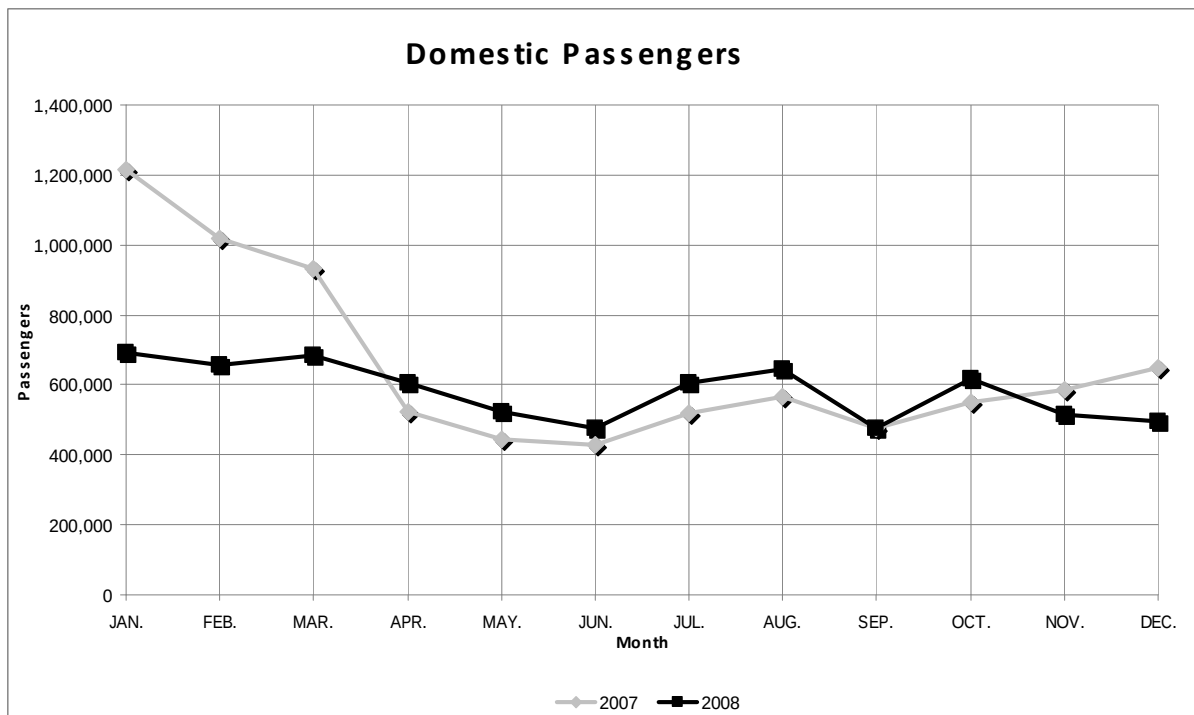
ผู้โดยสารขาเข้า จำนวน 1,742 คน ลดลง 565 คน

ผู้โดยสารขาออก จำนวน 2,097 คน เพิ่มขึ้น 41 คน

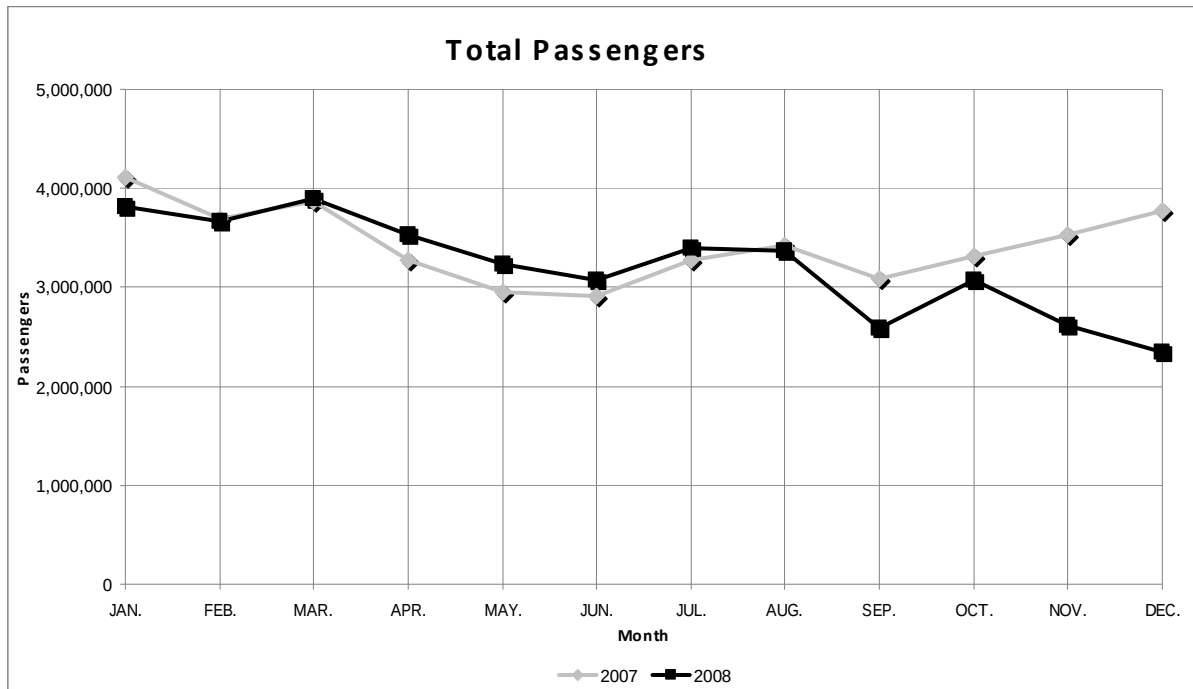
ผู้โดยสารผ่าน จำนวน 139 คน เพิ่มขึ้น 38 คน



ภาพภาคผนวก ข 3-4 แสดงสถิติปริมาณผู้โดยสารระหว่างประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวก ข 3-5 แสดงสถิติปริมาณผู้โดยสารภายในประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวกที่ 3-6 แสดงสถิติปริมาณผู้โดยสารรวมแยกตามเดือน

3.1.3 การขนถ่ายสินค้า

ปริมาณสินค้าเข้าออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปี 2551 มีจำนวน 1,163,368 ตัน ลดลงจากปี 2550 ร้อยละ 3.83 เป็นสินค้าระหว่างประเทศจำนวน 1,140,300 ตัน และภายในประเทศจำนวน 23,068 ตัน ลดลงร้อยละ 3.20 และ 27.28 ตามลำดับ การขนถ่ายสินค้าส่วนใหญ่เป็นการขนส่งที่มาจากเที่ยวบินสำหรับผู้โดยสารในอัตราส่วนร้อยละ 80.17 ส่วนที่ทำการขนส่งโดยเที่ยวบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะคิดเป็นร้อยละ 19.83

เส้นทางการบินระหว่างสุวรรณภูมิกับเมืองในภูมิภาคต่างๆทั่วโลกมีปริมาณสินค้าเข้า-ออกมากที่สุดคิดเป็นสัดส่วนของปริมาณสินค้าเข้า-ออกทั้งหมด ดังนี้

ภูมิภาคอเมริกา ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ลอสแอนเจลิส มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 0.42

ภูมิภาคยุโรป ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-แฟรงก์เฟิร์ต มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 2.40

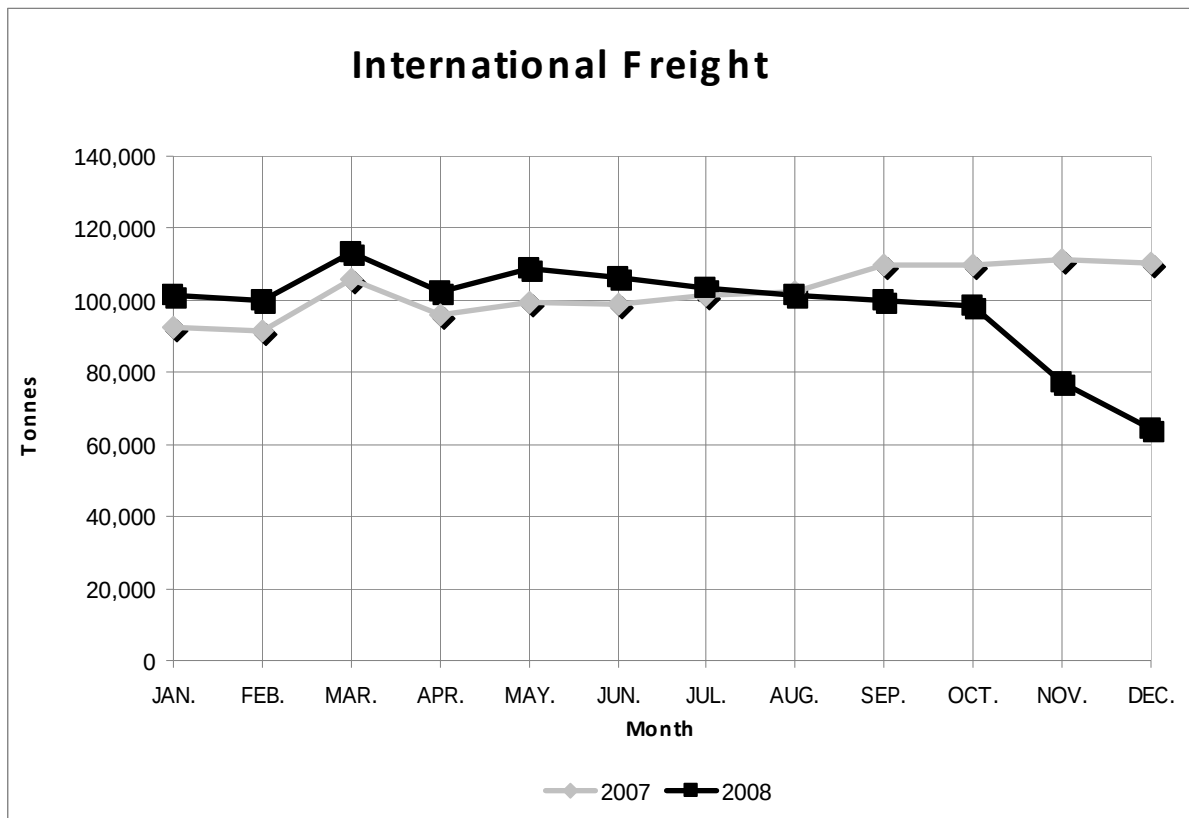
ภูมิภาคตะวันออกกลาง ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ดูไบ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.48

ภูมิภาคเอเชียใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ธากา มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.01

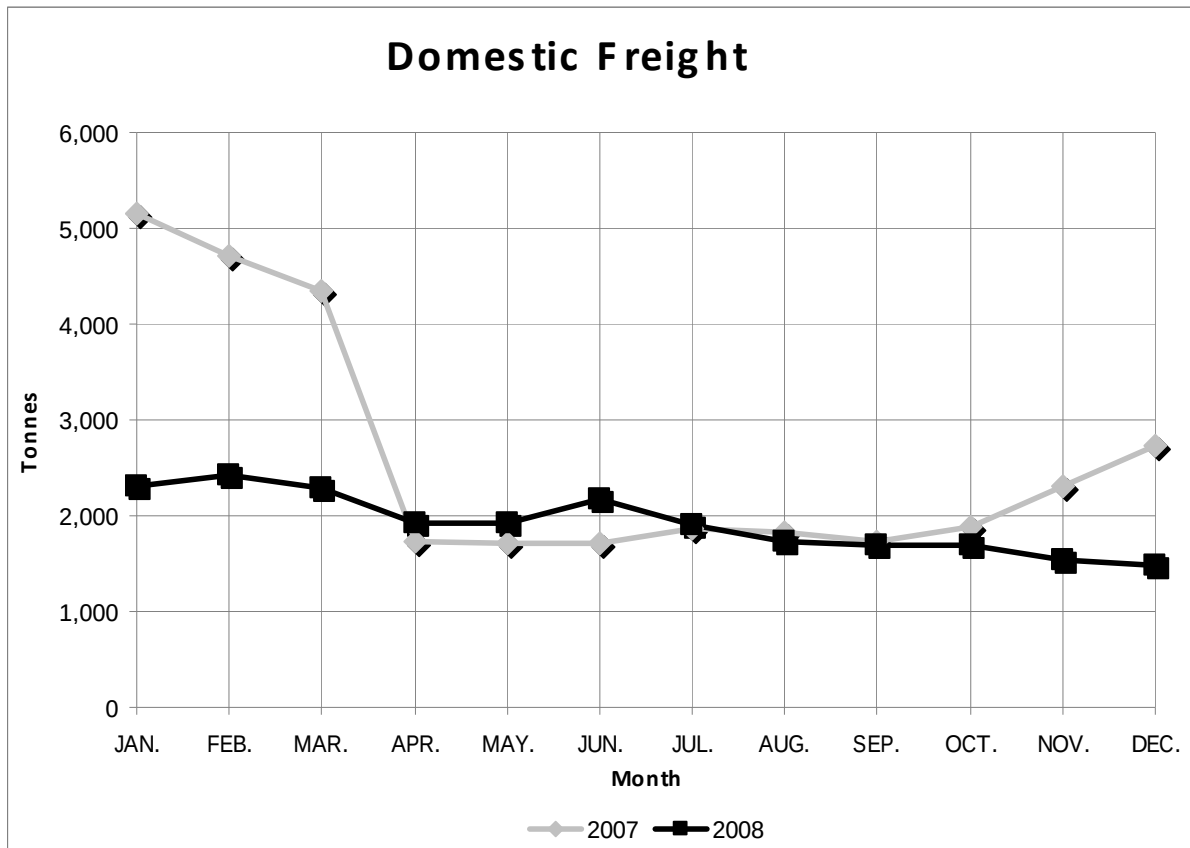
ภูมิภาคเอเชียตะวันออกและแปซิฟิก ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-โตเกียว มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 7.37

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ฮ่องกง มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 12.08

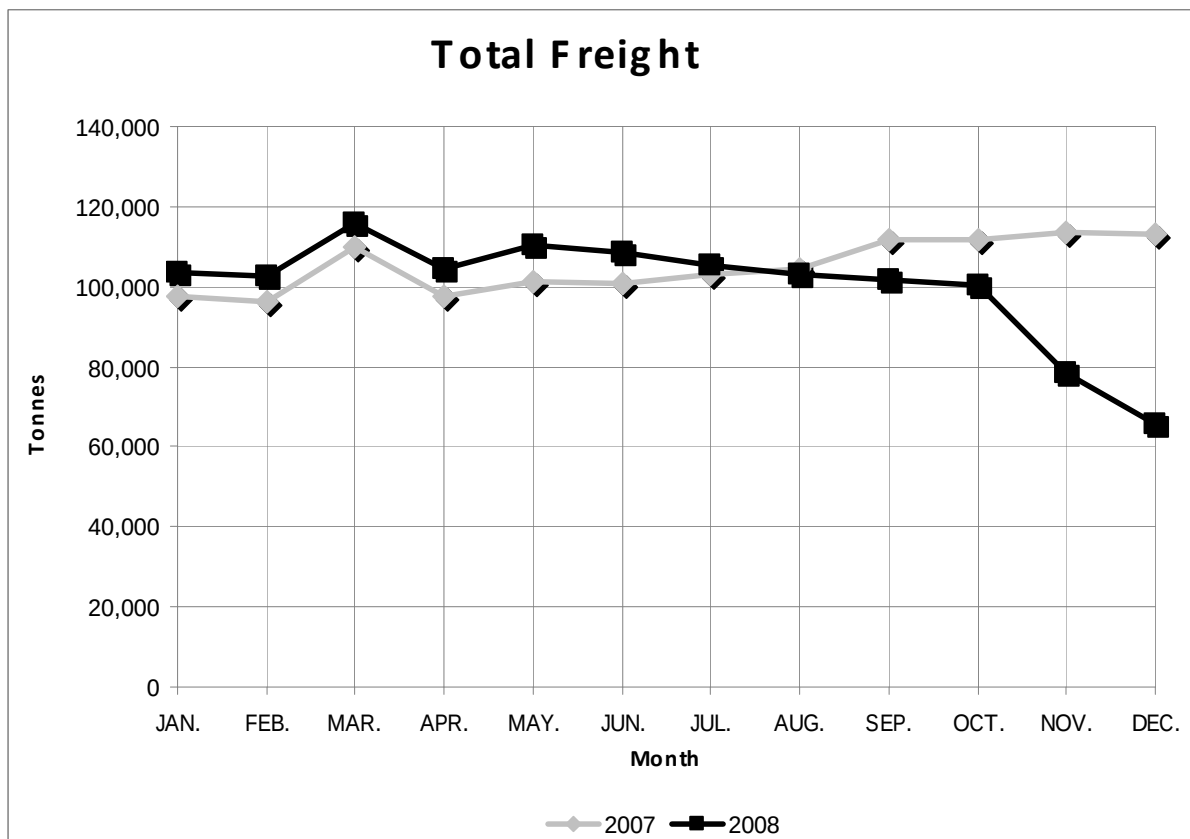
ภูมิภาคโอเชียเนีย ได้แก่ เส้นทางระหว่าง สุวรรณภูมิ-ซิดนีย์ มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.77 สายการบินที่ทำการขนส่งสินค้าสูงสุดมากับเครื่องผู้โดยสารยังคงเป็น Thai Airways International มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 43.47 รองลงมาได้แก่ EVA Air คิดเป็นร้อยละ 5.18 สำหรับการขนถ่ายโดยเที่ยวบินขนส่งสินค้าอย่างเดียว สายการบินที่มีปริมาณการขนส่งสินค้าสูงสุดได้แก่ Nippon Cargo Airlines มีสัดส่วนคิดเป็นร้อยละ 1.81 ของปริมาณการขนส่งสินค้าทั้งหมด



ภาพภาคผนวก ข 3-7 แสดงสถิติปริมาณสินค้าระหว่างประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวก ข3-8 แสดงสถิติปริมาณสินค้าภายในประเทศแยกตามเดือน



ภาพภาคผนวก ข 3-9 แสดงสถิติปริมาณสินค้ารวมแยกตามเดือน

3.2 พยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศ

ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้จัดทำพยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้จนถึงปี 2572 โดยอาศัยสถิติข้อมูลการจราจรทางอากาศในอดีตจนถึงปี 2551 เป็นฐานในการพยากรณ์ สำหรับผลการคาดหมายปริมาณการจราจรทางอากาศประเภทต่าง ๆ ดังนี้

ตารางภาคผนวก ข 3-2

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	31,608	6,996**	38,603	-6.3%
2552	30,000	10,099	40,099	3.9%
2553	32,850	10,890	43,740	9.1%
2554	35,741	11,563	47,304	8.1%
2555	38,633	12,190	50,823	7.4%
2556	41,619	12,735	54,354	6.9%
2557	44,355	13,270	57,625	6.0%
2558	47,140	13,824	60,964	5.8%
2559	49,923	14,345	64,268	5.4%
2560	52,665	14,891	67,556	5.1%
2561	55,319	15,421	70,740	4.7%
2562	58,008	15,970	73,978	4.6%
2563	60,811	16,533	77,344	4.6%
2564	63,552	17,109	80,661	4.3%
2565	66,386	17,639	84,025	4.2%
2566	69,283	18,141	87,424	4.0%
2567	72,221	18,611	90,832	3.9%
2568	75,201	19,043	94,244	3.8%
2569	78,150	19,428	97,578	3.5%
2570	81,083	19,767	100,850	3.4%
2571	83,828	20,083	103,911	3.0%
2572	86,468	20,368	106,836	2.8%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* Note 2551: Actual ** สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ และวันทูโก ปฏิบัติการ ณ ทดม.

ตารางภาคผนวก ข 3 - 3
การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : เที่ยวบิน)

CALENDER YEAR	INTERNATIONAL	DOMESTIC	TOTAL	GROWTH
2551*	188,706	57,013**	245,719	-6.1%
2552	181,825	72,794	254,619	3.6%
2553	194,013	78,280	272,293	6.9%
2554	209,065	82,988	292,053	7.3%
2555	223,585	87,352	310,937	6.5%
2556	238,442	91,116	329,558	6.0%
2557	251,541	94,796	346,337	5.1%
2558	264,744	98,601	363,345	4.9%
2559	277,748	102,158	379,906	4.6%
2560	290,354	105,883	396,237	4.3%
2561	302,368	109,482	411,850	3.9%
2562	314,443	113,206	427,649	3.8%
2563	326,936	117,016	443,952	3.8%
2564	338,894	120,907	459,801	3.6%
2565	351,183	124,462	475,645	3.4%
2566	363,524	127,808	491,332	3.3%
2567	375,940	130,919	506,859	3.2%
2568	388,429	133,753	522,182	3.0%
2569	400,505	136,250	536,755	2.8%
2570	412,382	138,416	550,798	2.6%
2571	423,073	140,415	563,488	2.3%
2572	433,102	142,192	575,294	2.1%

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท.

* Note 2551: Actual ** สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ และวันทูโก ปฏิบัติการ ณ ทดม.

บทที่ 4

ความต้องการ และความพอเพียงของสิ่งอำนวยความสะดวก

การวิเคราะห์ความต้องการ และ ความพอเพียงของสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ เป็นขั้นตอนที่จะชี้ให้เห็นถึงเวลาที่ปริมาณการจราจรทางอากาศเกินขีดความสามารถในการรองรับของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ หรือ ระดับการให้บริการของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ต่ำกว่าเกณฑ์ที่ยอมรับได้ หรือ ต่ำกว่าเกณฑ์ที่กำหนดไว้

จากผลของการพยากรณ์ปริมาณการจราจรทางอากาศสามารถที่จะวิเคราะห์หาเวลาที่สิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิถึงจุดอิ่มตัวของขีดความสามารถได้ โดยอาศัยหลักการเช่นเดียวกับหลักการวิเคราะห์ ขีดความสามารถของสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ

ทางวิ่ง และทางขับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความสามารถรองรับเที่ยวบินได้ชั่วโมงละ 76 เที่ยวบิน

ตารางภาคผนวก ข 4-1

การประเมินขีดความสามารถรองรับเที่ยวบินของ ทสภ.

เปรียบเทียบกับปัจจุบันรองรับได้ 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

ปี พ.ศ.	Annual Aircraft Movement (เที่ยวบิน)	Peak Hour Aircraft Movement (เที่ยวบิน/ชั่วโมง)	การประเมิน
2552	254,619	57	เพียงพอ
2553	272,293	60	เพียงพอ
2554	292,053	62	เพียงพอ
2555	310,937	63	เพียงพอ
2556	329,558	67	เพียงพอ
2557	346,337	71	เพียงพอ
2558	363,345	74	เพียงพอ
2559	379,906	77	ไม่เพียงพอ
2560	396,237	80	ไม่เพียงพอ
2561	411,850	83	ไม่เพียงพอ
2562	427,649	85	ไม่เพียงพอ
2563	443,952	86	ไม่เพียงพอ
2564	459,801	89	ไม่เพียงพอ
2565	475,645	92	ไม่เพียงพอ
2566	491,332	95	ไม่เพียงพอ
2567	506,859	98	ไม่เพียงพอ

ลานจอดอากาศยานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมี 120 หลุมจอด ซึ่งเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร
จำนวน 51 หลุมจอด และหลุมจอดระยะไกลอาคาร 69 หลุมจอด

ตารางภาคผนวก ข 4-2

การประเมินความต้องการหลุมจอดประชิดอาคาร
เปรียบเทียบกับปัจจุบันที่มีหลุมจอดประชิดอาคาร 51 หลุมจอด

ปี พ.ศ.	Annual Aircraft Movement (เที่ยวบิน)	ความต้องการหลุมจอดประชิด อาคาร (หลุมจอด)	การประเมิน
2552	254,619	65	ไม่เพียงพอ
2553	272,293	67	ไม่เพียงพอ
2554	292,053	68	ไม่เพียงพอ
2555	310,937	71	ไม่เพียงพอ
2556	329,558	76	ไม่เพียงพอ
2557	346,337	77	ไม่เพียงพอ
2558	363,345	82	ไม่เพียงพอ
2559	379,906	86	ไม่เพียงพอ
2560	396,237	90	ไม่เพียงพอ
2561	411,850	91	ไม่เพียงพอ
2562	427,649	93	ไม่เพียงพอ
2563	443,952	94	ไม่เพียงพอ
2564	459,801	99	ไม่เพียงพอ
2565	475,645	101	ไม่เพียงพอ
2566	491,332	105	ไม่เพียงพอ
2567	506,859	109	ไม่เพียงพอ

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท.

อาคารผู้โดยสาร และสิ่งอำนวยความสะดวกภายในอาคารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถรองรับปริมาณผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน ซึ่งแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคน

ตารางภาคผนวก ข 4-3

การประเมินความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของ ทสภ.

ปี พ.ศ.	Annual Passenger (พันคน)			การประเมิน	
	International	Domestic	Total	International	Domestic
2552	30,000	10,099	40,099	เพียงพอ	เพียงพอ
2553	32,850	10,890	43,740	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2554	35,741	11,563	47,304	ไม่เพียงพอ	เพียงพอ
2555	38,633	12,190	50,823	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2556	41,619	12,735	54,354	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2557	44,355	13,270	57,625	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2558	47,140	13,824	60,964	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2559	49,923	14,345	64,268	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2560	52,665	14,891	67,556	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2561	55,319	15,421	70,740	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2562	58,008	15,970	73,978	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2563	60,811	16,533	77,344	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2564	63,552	17,109	80,661	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2565	66,386	17,639	84,025	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2566	69,283	18,141	87,424	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ
2567	72,221	18,611	90,832	ไม่เพียงพอ	ไม่เพียงพอ

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท.

อาคารคลังสินค้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าได้ 3 ล้านตันต่อปี

ตารางภาคผนวก ข 4-4

การประเมินความสามารถในการรองรับปริมาณสินค้าของ ทสภ.

ปี พ.ศ.	ปริมาณสินค้า (ตัน)	การประเมิน
2552	1,112,724	เพียงพอ
2553	1,275,015	เพียงพอ
2554	1,409,119	เพียงพอ
2555	1,533,320	เพียงพอ
2556	1,618,946	เพียงพอ
2557	1,708,136	เพียงพอ
2558	1,799,428	เพียงพอ
2559	1,893,400	เพียงพอ
2560	1,989,400	เพียงพอ
2561	2,089,018	เพียงพอ
2562	2,189,265	เพียงพอ
2563	2,292,379	เพียงพอ
2564	2,400,510	เพียงพอ
2565	2,506,274	เพียงพอ
2566	2,611,315	เพียงพอ
2567	2,716,380	เพียงพอ

ที่มา : ฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน ทอท.

บทที่ 5

การจัดทำรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559)

ตามมติที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. ครั้งที่ 3/2553 เมื่อวันที่ 25 ก.พ. 2553 ให้ทอท.ปรับแผนงานในโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553 - 2559) โดยตัดงานก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ งานก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 งานขุดเซพผลกระทบสิ่งแวดล้อมของทางวิ่งเส้นที่ 3 ซึ่งการปรับแผนงานดังกล่าว จะมีการจัดทำรายงานเสนอสำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม (สผ.)จำนวน 2 ฉบับ ดังนี้

ฉบับที่ 1 : รายงานการขอเปลี่ยนแปลงรายละเอียดโครงการการศึกษา ประกอบด้วย การพัฒนากลุ่มงานอาคารผู้โดยสารหลัก อาคารเทียบเครื่องบินรอง และงานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง

ฉบับที่ 2 รายงานการขอเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ)

ลำดับขั้นตอนการดำเนินการจัดทำรายงาน ในส่วนงานที่ต้องดำเนินการต่อไป มีดังนี้

(1) การประชุมพิจารณา**รายงานฉบับที่ 2** รายงานการขอเปลี่ยนแปลงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม โครงการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (สืบเนื่องจากการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารในปีเปิดดำเนินการ) ซึ่งทอท.ส่งให้ สผ. เมื่อวันที่ 22 มกราคม 2553 คาดว่าจะมีการประชุมพิจารณารายงานฯ ประมาณกลางเดือนเมษายน 2553

(2) **การจัดทำรายงานฉบับที่ 1**

การจัดทำ**รายงานฉบับที่ 1** จะดำเนินการหลังจากที่การประเมินสิ่งแวดล้อมระดับยุทธศาสตร์ (SEA) แล้วเสร็จ โดยคาดว่าจะใช้เวลาในการศึกษา จัดทำรายงานเพื่อส่งให้ สผ. พิจารณาประมาณ 6 เดือน มีรายละเอียด ดังนี้

2.1) การปรับปรุงข้อมูลผลการปฏิบัติตามมาตรการป้องกันและลดผลกระทบ และมาตรการติดตามตรวจสอบคุณภาพสิ่งแวดล้อม ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นปัจจุบัน จะดำเนินการในเดือนที่ 1

2.2) การปรับปรุงข้อมูลสภาพทรัพยากรสิ่งแวดล้อมของโครงการให้เป็นปัจจุบัน โดยการรวบรวมข้อมูลทรัพยากรจากเอกสารรายงานที่เกี่ยวข้อง และการตรวจวัด การเก็บรวบรวมข้อมูลในภาคสนาม อาทิ การตรวจวัดคุณภาพน้ำผิวดิน การตรวจวัดคุณภาพอากาศและเสียง การจราจร การใช้ประโยชน์ที่ดิน

การสำรวจสภาพเศรษฐกิจ สังคม และทัศนคติของประชาชน เป็นต้น เนื่องจากข้อมูลที่น่าสนใจไว้ในรายงานฉบับเดิม เป็นข้อมูลการศึกษาในปี 2551 และปัจจุบันสภาพแวดล้อมโดยรอบบางส่วนมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม โดยคาดว่าจะดำเนินการในเดือนที่ 1-3

2.3) การปรับปรุงการประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อมให้เป็นปัจจุบัน และสอดคล้องกับการดำเนินงาน และข้อมูลทรัพยากร ธรรมชาติและสิ่งแวดล้อมที่มีการเปลี่ยนแปลง เช่น การประเมินผลกระทบด้านอากาศ การประเมินผลกระทบด้านเสียงด้วยแบบจำลองทางคณิตศาสตร์ การประเมินผลกระทบด้านเศรษฐกิจสังคม และทัศนคติ เป็นต้น โดยคาดว่าจะดำเนินการในเดือนที่ 4

2.4) การศึกษาประเมินผลกระทบทางสุขภาพ (Health Impact Assessment : HIA) ให้เป็นไปตามแนวทางที่กำหนด เนื่องจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นโครงการขนาดใหญ่ที่อาจมีผลกระทบรุนแรงต่อประชาชน คาดว่าจะดำเนินการในเดือนที่ 1 - 5

- การจัดทำแนวทางการศึกษา HIA จะดำเนินการในเดือนที่ 1
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางการศึกษา HIA คาดว่าจะดำเนินการในช่วงสัปดาห์แรกของเดือนที่ 2 โดยดำเนินการร่วมกับการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 1
- การรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล การประเมินผลกระทบทางสุขภาพ และการเสนอมาตรการป้องกันและแก้ไขผลกระทบทางสุขภาพ จะดำเนินการในเดือนที่ 2-5
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นผลการศึกษา HIA คาดว่าจะดำเนินการในช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนที่ 5 โดยดำเนินการร่วมกับการดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนครั้งที่ 2
- การปรับปรุงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบด้านสุขภาพ และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบด้านสุขภาพ จะดำเนินการในเดือนที่ 6

2.5) การปรับปรุงมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม และมาตรการติดตามตรวจสอบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ให้สอดคล้องกับผลการประเมินผลกระทบ โดยคาดว่าจะดำเนินการในเดือนที่ 5

2.6) การดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน

เนื่องจากในการดำเนินงานด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนในการศึกษาที่ผ่านมา ได้มีการเสนอข้อมูลแผนการพัฒนา ประกอบด้วยการ ก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสาร และระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้อง การก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 และในการประชุมครั้งที่ 2 มีการนำเสนอข้อมูลการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มเติม สำหรับการศึกษาในครั้งนี้ จะมีเพียงการก่อสร้างกลุ่มอาคารผู้โดยสาร และระบบสาธารณูปโภคที่เกี่ยวข้องเท่านั้น โดยไม่มีการก่อสร้างทางวิ่งที่ 3 และอาคารผู้โดยสาร

ภายในประเทศ ซึ่งทำให้การดำเนินงานที่ผ่านมา มีการนำเสนอข้อมูลที่ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาของโครงการในปัจจุบัน ทำให้ความคิดเห็นที่ได้ไม่สอดคล้องกับการพัฒนาโครงการ ประชาชนเกิดความสับสน ประกอบกับ ปัจจุบันคณะกรรมการพิจารณารายงานฯ และสผ. ให้ความสำคัญ และเข้มงวดกับการมีส่วนร่วมของประชาชนมากขึ้น ดังนั้น จึงต้องเริ่มดำเนินการด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนใหม่ โดยมีแผนการดำเนินงานดังนี้

- การประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการครั้งที่ 1 เพื่อนำเสนอแผนงานพัฒนาโครงการ และแนวทางการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะดำเนินการในช่วงสัปดาห์แรกของเดือนที่ 2 โดยดำเนินการร่วมกับการดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อแนวทางการศึกษา HIA
- การประชุมรับฟังความคิดเห็นของโครงการครั้งที่ 2 เพื่อนำเสนอผลการศึกษาประเมินผลกระทบสิ่งแวดล้อม และร่างมาตรการป้องกันและลดผลกระทบสิ่งแวดล้อม คาดว่าจะดำเนินการในช่วงสัปดาห์สุดท้ายของเดือนที่ 5 โดยดำเนินการร่วมกับการดำเนินการประชุมรับฟังความคิดเห็นต่อผลการศึกษา HIA

2.7) การปรับปรุง แก้ไขรายงาน เพื่อส่งให้สผ.พิจารณา จะดำเนินการในเดือนที่ 6
สรุปแผนงาน ได้ดังนี้

ผนวก ค

สมมติฐานในการศึกษาความเหมาะสมด้านการเงิน
ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ปีงบประมาณ 2554-2559)

สมมติฐานในการศึกษาความเหมาะสมด้านการเงินของ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 – 2559)

1. **การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารส่วนเพิ่ม** ในการประมาณการรายได้ และค่าใช้จ่ายจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 -2559) จะใช้การคาดการณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ และเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกส่วนเพิ่มที่เรียกเก็บเงินได้ตั้งแต่ปีเริ่มเปิดดำเนินการในปี 2560 รายละเอียดดังตาราง

การพยากรณ์จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศขาออกส่วนเพิ่มที่เก็บเงินได้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : พันคน)

CALENDER YEAR	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566
INTERNATIONAL PASSENGER	6,320	6,320	6,320	6,320	6,320	6,320	6,320

การพยากรณ์จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศส่วนเพิ่มที่เก็บเงินได้ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

(หน่วย : เที่ยวบิน)

CALENDER YEAR	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566
INTERNATIONAL FLIGHT	40,645	40,645	40,645	40,645	40,645	40,645	40,645

ที่มา : ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร ทอท. และ ฝ่ายแผนงานและการเงิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หมายเหตุ 1. สายการบินนกแอร์ และวันทูโก ปฏิบัติการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

2. โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 -2559) เดิมขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ในปี 2560

3. การบริหารจัดการตารางการบิน (การจัด Slot) และการบริหารจัดการด้วยการ Swing Gate จะช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับได้อีกประมาณ 6.8% (ใช้ข้อมูลการให้บริการ ณ ทดม. เมื่อปี 2549 ซึ่งเป็นปีที่เปิดให้บริการ ทสก. เป็นฐานข้อมูลในการพิจารณา โดย ทดม.มีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารรวมได้ 36.5 ล้านคนต่อปี ในขณะที่ในปี 2549 ให้บริการผู้โดยสารรวมทั้งสิ้นถึง 38.986 ล้านคน

2. หลักเกณฑ์ในการประมาณการรายได้

การประมาณการรายได้ของโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 -2559) จะพิจารณาถึงขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารในการรองรับการให้บริการ เพื่อรักษาระดับคุณภาพในการให้บริการเป็นสำคัญ

2.1 สถานการณ์ปัจจุบัน

อาคารผู้โดยสารหลักของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปัจจุบันมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคนต่อปี จำแนกเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 33 ล้านคนต่อปี ซึ่งผู้โดยสารระหว่างประเทศจะเต็มขีดความสามารถตั้งแต่ปี 2553 การดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2559) จะสามารถเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก 15 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารรวม 60 ล้านคนต่อปี เป็นผู้โดยสารภายในประเทศ 12 ล้านคนต่อปี และผู้โดยสารระหว่างประเทศ 48 ล้านคนต่อปี ซึ่งจะสามารถบรรเทาความแออัดของอาคารผู้โดยสารหลักได้

2.2 แนวทางการประมาณการรายได้

การประมาณการรายได้ที่คาดว่าจะได้รับจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2559) จะประมาณการรายได้จากการดำเนินงานในระยะเวลา 30 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มเปิดให้บริการโครงการฯ โดยใช้ข้อมูลทางการเงินและการจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2551 เป็นฐานในการประมาณการ เนื่องจากในปีงบประมาณ 2552 ทอท. มีมาตรการช่วยเหลือแก่ผู้ประกอบการที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ทอท. ดังนั้น ข้อมูลทางการเงินของปีดังกล่าวจึงไม่สะท้อนถึงผลการดำเนินงานโดยปกติของการดำเนินธุรกิจท่าอากาศยาน ทั้งนี้ ในการประมาณการรายได้จะพิจารณาจากขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการผู้โดยสารจากโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2559) ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารระหว่างประเทศได้ 15 ล้านคนต่อปี เพื่อนำมาคำนวณผลตอบแทนการลงทุน เฉพาะ โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (งบประมาณ 2554-2559)

2.3 สมมติฐานในการประมาณการรายได้จากโครงการฯ

2.3.1 ค่าธรรมเนียมสนามบิน

2.3.1.1 ค่าธรรมเนียมขึ้น-ลงอากาศยาน

ประมาณรายได้เฉลี่ยต่อเที่ยวบินที่เกิดขึ้นจริงในปี 2551 สำหรับเที่ยวบินขาออก เป็นดังนี้

- รายได้ค่าธรรมเนียมเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินในประเทศ
2,803.69 บาท
- รายได้ค่าธรรมเนียมเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
35,499.84 บาท

2.3.1.2 ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน

จากข้อมูลการจอดอากาศยานของเที่ยวบินที่ทำการบิน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปีงบประมาณ 2551 พบว่า สัดส่วนของเที่ยวบินที่ใช้บริการจอดอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่ 3 ชั่วโมงขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 30.47 ของเที่ยวบินที่ทำการบินทั้งหมด ดังนั้น ประมาณการรายได้ค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยานเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน เป็นดังนี้

- รายได้ค่าธรรมเนียมเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินในประเทศ
439.58 บาท
- รายได้ค่าธรรมเนียมเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
2,654.17 บาท

2.3.2 ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน

อัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของ ทอท. ในปัจจุบันเป็นดังนี้

- รายได้ค่าธรรมเนียมสำหรับผู้โดยสารภายในประเทศ 93.46 บาท
(อัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน 100.- บาท ซึ่งได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 6.54 บาทแล้ว)
 - รายได้ค่าธรรมเนียมสำหรับผู้โดยสารระหว่างประเทศ 654.21 บาท
(อัตราค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน 700.- บาท ซึ่งได้รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม 45.79 บาทแล้ว)
- สำหรับจำนวนผู้โดยสารที่ใช้ในการประมาณการรายได้ค่าธรรมเนียมการใช้

สนามบิน จะพิจารณาจากข้อมูลปริมาณจราจรทางอากาศในปีงบประมาณ 2551 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยอัตราส่วนของผู้โดยสารที่สามารถเรียกเก็บเงินค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินได้ จำแนกตามประเภทของผู้โดยสาร คือ ร้อยละ 77.91 สำหรับผู้โดยสารขาออกภายในประเทศ และร้อยละ 78.32 สำหรับผู้โดยสารขาออกระหว่างประเทศ

2.3.3 ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก

จากข้อมูลการจัดเก็บรายได้การให้บริการสะพานเทียบเครื่องบินในปีงบประมาณ 2551 เปรียบเทียบกับจำนวนเที่ยวบินที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ร้อยละ 33.83 ของเที่ยวบินภายในประเทศจะใช้บริการสะพานเทียบ ในขณะที่ ร้อยละ 44.40 ของเที่ยวบินระหว่างประเทศจะใช้บริการสะพานเทียบ รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกเฉลี่ยต่อเที่ยวบินเป็นดังนี้

- รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินในประเทศ
2,474.30 บาท
- รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวกเฉลี่ยสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
3,445.41 บาท

2.3.4 ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่

พื้นที่กิจกรรมเชิงพาณิชย์ และพื้นที่ให้เช่าสำนักงานสำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 -2559) มีรายละเอียดดังนี้

2.3.4.1 พื้นที่สำหรับกิจกรรมเชิงพาณิชย์

พื้นที่เช่ากิจกรรมเชิงพาณิชย์ สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2553 -2559)	จำนวน(ตร.ม.)
Midfield Satellite	
Arrival Level (Concession)	13,040
Departure Level (Concession)	13,040
Main Terminal Extension	
Arrival FI (Concession)	1,500
Connect FI (Concession)	1,950
Departure FI (Concession)	744
Restaurant FI (Restaurant & Kitchen & Toilet)	2,380
Total	32,654

2.3.4.2 พื้นที่สำหรับสำนักงาน

พื้นที่เช่าสถานที่สำหรับสำนักงาน เป็นพื้นที่สำหรับส่วนงาน ทอท. และหน่วยงานราชการที่เกี่ยวข้องที่ไม่ก่อให้เกิดรายได้ และพื้นที่สำหรับบริษัทสายการบินและผู้ประกอบการที่ก่อให้เกิดรายได้ โดยมีสัดส่วนพื้นที่สำนักงาน ทอท. และหน่วยงานราชการต่อพื้นที่สายการบินและผู้ประกอบการในอัตราส่วน 25: 75 รายละเอียดดังนี้

พื้นที่เช่าสำนักงาน	จำนวน (ตร.ม.)
Midfield Satellite	
Apron Level (Ramp Office)	21,000
CIP Lounge Level (Airline Office)	4,800

Main Terminal Extension	
Arrival FI (Office)	2,380
Connect FI (Office)	2,380
Departure FI (Office)	2,380
Office FI (Office Area)	2,380
Office FI (Office Area)	2,380
รวมพื้นที่สำนักงานทั้งหมด	37,700
พื้นที่ที่คาดว่าจะมีรายได้ คิดเป็น 75% ของพื้นที่สำนักงานรวม	28,275

โดยอัตราค่าเช่าพื้นที่เป็นอัตราตามข้อกำหนดของ ทอท. ว่าด้วยอัตราค่าภาระการใช้ท่าอากาศยาน ทรัพย์สิน บริการ และความสะดวกต่างๆ ในกิจการของ ทอท. ณ ทศก. พ.ศ.2548 โดยมีอัตราดังนี้

อัตราค่าเช่าห้องเพื่อใช้ดำเนินกิจกรรมเชิงพาณิชย์	อัตราที่จัดเก็บ (บาท/ตร.ม./เดือน)*
จำหน่ายอาหารและเครื่องดื่ม	450
ภัตตาคาร	300
ธุรกิจธนาคาร	1200
จำหน่ายสินค้าและของที่ระลึก	500
บริการสุขภาพ	450
บริการห้องพัก ห้องรับรอง และศูนย์บันเทิง	300
เช่าห้องเพื่อใช้ดำเนินกิจกรรมร้านค้าปลอดอากร	750

หมายเหตุ ไม่รวมค่าธรรมเนียมการใช้บริการ 15% ของค่าเช่า

ในการคำนวณรายได้ค่าเช่าใช้ข้อมูลการบริหารพื้นที่ Main Terminal ในระบบ System Application and Product In Data Processing (SAP) ในปีงบประมาณ 2551 เป็นฐานในการประมาณการรายได้ ดังนี้

การบริหารพื้นที่	พื้นที่ (ตารางเมตร)	ค่าเช่าต่อปี (บาท)	รายได้เฉลี่ยต่อตารางเมตร (บาท/ตร.ม.)
<u>พื้นที่บริการผู้โดยสารภายในประเทศ</u>	23,402.46	127,307,478	
● ค่าเช่าสำนักงาน ● ค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์	11,527.48 11,874.98	62,248,392 65,059,086	517.50 525.04
<u>พื้นที่บริการผู้โดยสารระหว่างประเทศ</u>	65,473.70	383,500,230	
● ค่าเช่าสำนักงาน ● ค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์	27,513.08 37,960.62	148,570,632 234,929,598	517.50* 593.09*
<u>พื้นที่ Main Terminal (ไม่รวม Concourse)</u>	20,500.87	118,275,792	
● ค่าเช่าสำนักงาน ● ค่าเช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์	7,575.31 12,925.56	40,906,674 77,369,118	517.50 573.63

หมายเหตุ *ใช้เป็นค่าเฉลี่ยในการคำนวณ โดยรวมค่าธรรมเนียมการใช้บริการ 15% ของค่าเช่า

ที่มา : SAP-Real Estate Management : RE

2.3.5 รายได้ค่าบริการ

รายได้จากการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย รายได้ค่าบริการรับฝากกระเป๋า, รายได้ค่าธรรมเนียมห้องรับรอง, รายได้ค่าบัตรอนุญาต, รายได้ค่าบริการลานจอดรถ, รายได้ค่าบริการระบบตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง, รายได้ค่าบริการรักษาพยาบาล, รายได้ค่าระบบตรวจสอบกระเป๋าและสัมภาระผู้โดยสารก่อนขึ้นเครื่องบิน, รายได้ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก, รายได้ค่าบริการสาธารณูปโภค และรายได้ค่าบริการลิμουซีน

การประมาณรายได้ในหมวดค่าบริการจะจำแนกรายได้ออกเป็น 3 กลุ่มใหญ่ โดยกำหนดให้รายได้ค่าบริการผันแปรไปตามการเพิ่มขึ้นของผู้โดยสาร ดังนั้น รายได้ค่าบริการเฉลี่ยต่อผู้โดยสาร เป็นดังนี้

(บาทต่อผู้โดยสาร)

ประเภทของรายได้	รายได้เฉลี่ยต่อผู้โดยสาร
1. รายได้ค่าบริการตรวจบัตรผู้โดยสารขึ้นเครื่อง	
• ผู้โดยสารภายในประเทศ	25.00
• ผู้โดยสารระหว่างประเทศ	25.00
2. รายได้ค่าบริการลิμουซีน	31.87
3. รายได้ค่าบริการอื่น (นอกจากข้อ 1.และ 2.)	59.97

ที่มา : ฝ่ายแผนงานและการเงิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2.3.6 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์

ในการประมาณการจะจำแนกประเภทของรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์เป็น 2 กลุ่ม ดังนี้

2.3.6.1 รายได้ผลส่วนแบ่งประโยชน์ส่วนที่ผันแปรตามปริมาณผู้โดยสาร ประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจกรรมในหมวด

- อาหารและเครื่องดื่ม
- สินค้าปลอดอากร
- ร้านค้าและร้านสะดวกซื้อ
- โฆษณา
- กิจกรรมเชิงพาณิชย์
- การให้บริการโรงแรมและกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง
- ธุรกิจธนาคาร
- บริการเช่ารถยนต์
- การสื่อสารและโทรคมนาคม
- การบริการผู้โดยสาร – Passenger Handling
- การให้บริการด้านกระเป๋าสูญหาย
- การให้บริการระบบรักษาความปลอดภัย
- การให้บริการห้องรับรองผู้โดยสาร (Airline Lounge)
- อื่นๆ ได้แก่ Shuttle Bus เป็นต้น

2.3.6.2 รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ส่วนที่ผันแปรตามปริมาณอากาศยาน
ประกอบด้วย รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากกิจกรรมในหมวด

- ธุรกิจให้บริการเชื้อเพลิงอากาศยาน
- การให้บริการภาคพื้นและซ่อมบำรุงอากาศยาน
- การให้บริการระบบไฟฟ้าและระบบปรับอากาศแก่อากาศยาน

จากการจัดกลุ่มรายได้ดังกล่าวข้างต้น จะประมาณการรายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์เฉลี่ยของรายได้ทั้ง 2 กลุ่ม จากปริมาณจราจรทางอากาศ ที่เกิดขึ้นจริงในปีงบประมาณ 2551 ดังนั้น รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์เฉลี่ยเป็นดังนี้

- ส่วนแบ่งผลประโยชน์เฉลี่ยส่วนที่ผันแปรตามปริมาณผู้โดยสาร
402.77 บาท/ผู้โดยสาร
- ส่วนแบ่งผลประโยชน์เฉลี่ยส่วนที่ผันแปรตามปริมาณอากาศยาน
6,547.88 บาท/เที่ยวบิน

2.4 หลักเกณฑ์การปรับอัตราค่าภาระในการประมาณการรายได้

ตามหลักเกณฑ์การประมาณการแผนการเงินระยะยาวของฝ่ายงบประมาณ การปรับอัตราค่าภาระในการประมาณการรายได้โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2559) ตั้งอยู่บนข้อสมมติฐานดังนี้

รายการ	ปรับเพิ่ม ครั้งแรก	ปีที่ปรับ ครั้งแรก	ปรับครั้ง ต่อไป	ระยะเวลา ในการปรับ (ทุกๆ...ปี)	สรุป
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	4.5%	2560	4.50%	5	ปรับเพิ่ม 4.5% ปี 2560 ปรับเพิ่มร้อยละ 4.5 ทุก 5 ปี
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (PSC)					
ภายในประเทศ (คนละ)	150 บาท	2556	50 บาท	5	ปรับเพิ่มเป็น 250 บาท ณ ปี 2556 จากนั้นปรับเพิ่ม 50 บาท ทุก ๆ 5 ปี
ระหว่างประเทศ (คนละ)	100 บาท	2563	50 บาท	5	ปรับเพิ่มเป็น 800 บาท ณ ปี 2563 จากนั้นปรับเพิ่ม 50 บาท ทุก ๆ 5 ปี
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก					
ทกก.	10%	2555	5%	5	ปรับเพิ่ม 10% ณ ปี 2555 จากนั้นปรับเพิ่มร้อยละ 5 ทุก ๆ 5 ปี
ทสก.	5%	2562	5%	5	ปรับเพิ่ม 5% ณ ปี 2562 จากนั้นปรับเพิ่มร้อยละ 5 ทุก ๆ 5 ปี
ค่าเช่าพื้นที่					
ทกก.	10%	2554	5%	5	ปรับเพิ่ม 10% ณ ปี 2554 จากนั้นปรับเพิ่มร้อยละ 5 ทุก ๆ 5 ปี
ทสก.	5%	2556	5%	5	ปรับเพิ่ม 5% ณ ปี 2556 จากนั้นปรับเพิ่มร้อยละ 5 ทุก ๆ 5 ปี
ค่าบริการอื่น ๆ	ปรับอัตราค่าบริการ 5% ทุกๆ 3ปี เริ่มปี2555				
ส่วนแบ่งผลประโยชน์	ปรับเพิ่ม 5% ทุกปี				

ที่มา : ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

3. ประมาณการค่าใช้จ่าย

3.1 งบประมาณลงทุนของแผนฯ ระยะที่ 2

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 -2559) จะมีเงินลงทุนก่อนดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นระหว่างก่อสร้างเท่ากับ **60,741.614** ล้านบาท และมีดอกเบี้ยที่เกิดขึ้นระหว่างก่อสร้างประมาณ **1,761.600** ล้านบาท ประกอบด้วย 6 กลุ่มงาน รายละเอียดดังนี้

กลุ่มงาน	เงินลงทุน (ล้านบาท)
1. กลุ่มงานอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	27,864.653
- งานก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	4,907.342
- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ และงานออกแบบและติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)	7,973.072
2. กลุ่มงานอาคารผู้โดยสาร	
- งานออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก	6,780.190
- งานออกแบบและก่อสร้างอาคารสำนักงานสายการบินที่จอดรถด้านทิศตะวันออก	625.673
3. กลุ่มงานระบบสาธารณูปโภค	2,693.219
4. งานจ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการโครงการ (PMC)	763.000
รวมเงินตามโครงการ	51,607.149
สำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลง 10%	5,160.715
รวมเงินลงทุน (ไม่รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	56,767.864
ภาษีมูลค่าเพิ่ม 7%	3,973.750
รวมเงินลงทุน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม)	60,741.614
ดอกเบี้ยระหว่างการก่อสร้าง	1,761.600
รวมเงินลงทุนทั้งสิ้น	62,503.214

สำหรับแหล่งเงินทุนโครงการจะประกอบด้วยเงินทุนของ ทอท. 45,053.214 ล้านบาท คิดเป็น 72.08 % ของเงินโครงการ และเงินกู้ 17,450.000 ล้านบาท คิดเป็น 27.92 % ของเงินโครงการ โดยคาดว่าจะขอกู้ JICA ทั้งจำนวน โดยมีความต้องการใช้เงินกู้ในปี 2558 – 2559 ดังนี้

ปี 2558 จำนวน	11,910.000	ล้านบาท
ปี 2559 จำนวน	<u>5,540.000</u>	ล้านบาท
รวมเป็นเงินกู้ทั้งสิ้น	<u>17,450.000</u>	ล้านบาท

3.2 หลักเกณฑ์การประมาณการค่าใช้จ่าย

การประมาณค่าใช้จ่ายดำเนินงานสำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2559) จะประมาณการสำหรับระยะเวลา 30 ปี เริ่มตั้งแต่ปีงบประมาณ 2560 ซึ่งเป็นปีที่เริ่มให้บริการ โดยมีหลักเกณฑ์ในการประมาณการค่าใช้จ่ายที่สำคัญ ดังนี้

3.2.1 หลักเกณฑ์การปันส่วนค่าใช้จ่ายจากระบบศูนย์คำโรของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นเกณฑ์อ้างอิงในการประมาณการค่าใช้จ่ายดำเนินงานสำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554 - 2559) โดยในปีงบประมาณ 2551 สามารถจำแนกค่าใช้จ่ายดำเนินงานเฉลี่ยต่อตารางเมตรต่อไปนี้ ดังนี้

กิจกรรม	ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน (บาท/ ตารางเมตร)	พื้นที่ (ตารางเมตร)
1. อาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	5,063.56	216,000
2. ลานจอดอากาศยานประชิดอาคาร เทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1	178.18	960,000
3. ขยายอาคารผู้โดยสาร ด้านทิศตะวันออก	5,063.56	60,000
4. อาคารสำนักงานสายการบินที่จอดรถ ด้านทิศตะวันออก	294.64	67,100

ที่มา : ฝ่ายแผนงานและการเงิน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และฝ่ายแผนพัฒนาท่าอากาศยาน

3.3 ข้อสมมติฐานในการประมาณการค่าใช้จ่ายดำเนินงานจากโครงการฯ

3.3.1 ประมาณการจำนวนพนักงานสำหรับโครงการฯ พิจารณาจากความสามารถในการรองรับจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นสูงสุดอีก 15 ล้านคน ในปี 2560 คาดว่าจะต้องมีจำนวนพนักงาน 697 คน (โดยอ้างอิงประมาณการตามที่ ฝบค. ได้ประมาณให้ โดยอัตรากำลังที่เพิ่มเป็นอัตรากำลังในระดับ 3 วุฒิตัวไป) โดยปรับเงินเดือนเพิ่มร้อยละ 8 ต่อปี (ปรับเงินเดือนประจำปีร้อยละ 7.5 และปรับเพิ่มจำนวนพนักงานร้อยละ 0.5)

3.3.2 ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ใช้ค่าใช้จ่ายจริงในปีงบประมาณ 2551 เป็นฐานในการประมาณการ และปรับเพิ่มตามอัตราเงินเฟ้อพื้นฐานเฉลี่ย ร้อยละ 3

3.3.3 ค่าซ่อมแซม

- 0.1% -1% ของเงินลงทุนในปี 2560 -2562 (โดยระยะเริ่มต้นค่าซ่อมแซมต่ำ และจะสูงขึ้นในระยะหลัง)
- 1.5% และ 2 % ของเงินลงทุนในปี 2563 -2566 และ 2567 -2607 และปรับเพิ่มตามดัชนีราคาผู้บริโภค

3.3.4 ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุคิดอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากการดำเนินงานตลอดอายุโครงการ

3.3.5 ค่าภาษีโรงเรือน คิดอัตราร้อยละ 12.5 ของรายได้ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่

3.3.6 ค่าเสื่อมราคา คิดอัตราค่าเสื่อมราคาตามข้อกำหนดของ ทอท. ว่าด้วยการคำนวณค่าเสื่อมราคา อายุการใช้งานโดยเฉลี่ย 30-50 ปี จากทั้งมูลค่าการลงทุน

4. การประมาณการงบดุล (ในส่วนของระยะเวลาเก็บหนี้ และจ่ายชำระหนี้เฉลี่ย)

4.1 มีสมมติฐานให้ระยะเวลาการเก็บเงินจากลูกหนี้การค้าเท่ากับ 30 วัน

4.2 มีสมมติฐานให้ระยะเวลาการจ่ายเงินให้เจ้าหนี้การค้า 30 วัน จากค่าใช้จ่ายต่างๆ

5. สมมติฐานอื่นๆ

5.1 อัตราดอกเบี้ยเงินกู้ กำหนดที่ 6% มีช่วงปลอดหนี้ 5 ปี และระยะเวลาการกู้ยืม 15 ปี โดยเป็นเงินกู้ยืมสกุลเงิน

5.2 ดัชนีผู้บริโภค/อัตราเงินเฟ้อ 3 % ตลอดโครงการ

5.3 WACC เท่ากับ 8.88% จากที่บริษัทปรึกษาทางการเงิน (Merrill Lynch Phatra Security Limited) ของ ทอท. ได้ศึกษา

การคำนวณ WACC (Weight Average Cost of Capital) มีสมการดังนี้

$$WACC = (w_d \times k_d) + (w_p \times k_p) + (w_e \times k_e)$$

เมื่อ w_d = สัดส่วนของหนี้สิน

k_d = ต้นทุนของหนี้สิน

w_p = สัดส่วนของหุ้นบุริมสิทธิ

k_p = ต้นทุนของหุ้นบุริมสิทธิ

w_e = สัดส่วนของผู้ถือหุ้น

k_e = ต้นทุนของผู้ถือหุ้น

แต่เนื่องจาก ทอท. ไม่มีหุ้นบุริมสิทธิ์ ดังนั้นสมการจึงเป็นดังนี้

$$WACC = (w_d \times k_d) + (w_e \times k_e)$$

โดย k_d = ดอกเบี้ยเงินกู้ที่จ่ายจริง ÷ เงินกู้เฉลี่ยรวม

จากงบการเงินทอท. ปี 2550

$$= 4.4\%$$

w_d = สัดส่วนของหนี้สิน จากงบการเงินทอท. ปี 2550

$$= 38.7\%$$

$$k_e = k_{rf} + (MRP \times \beta_i)$$

ผนวก ก - 12

ตัวแปร	ความหมาย	ค่า
k_{rf}	อัตราผลตอบแทนที่ปราศจากความเสี่ยง เช่น พันธบัตรรัฐบาล	5.1% (พันธบัตรรัฐบาลระยะ 10 ปี)
$MRP = K_m - K_{rf}$	Market Risk Premium (MRP) :ผลตอบแทนในการลงทุนในหลักทรัพย์ที่มีความเสี่ยง	8.4% (Bloomberg)
β_l	Levered Beta :Beta ของบริษัทที่มีหนี้สิน	0.793 % (Bloomberg)

$$= 5.1\% + (8.4\% \times 0.793\%)$$

$$= 11.7\%$$

$$w_e = \text{สัดส่วนของผู้ถือหุ้น จากงบการเงินทอท. ปี 2550}$$

$$= 61.3\%$$

$$WACC = (38.7\% \times 4.4\%) + (61.3\% \times 11.7\%)$$

$$= 8.88\%$$

5.4 ระยะเวลาดำเนินการโครงการ 30 ปี

ตารางวิเคราะห์ความอ่อนไหวทางการเงินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
(ปีงบประมาณ 2554 – 2559)

กรณี	เพิ่ม/ลด(%)	IRR (%)	NPV (ล้านบาท)	Payback Period
กรณีฐาน		9.02%	645.484	10 ปี 1 เดือน
รายได้	+10%	10.14%	6,137.024	9 ปี - เดือน
รายได้	-10%	7.81%	-4,846.056	11 ปี 6 เดือน
ค่าใช้จ่าย	+10%	8.56%	-1,480.994	10 ปี 7 เดือน
ค่าใช้จ่าย	-10%	9.46%	2,771.962	9 ปี 8 เดือน
เงินลงทุน	+10%	8.38%	-2,531.697	11 ปี - เดือน

โครงการพัฒนาทสท. (ปีงบประมาณ 2554 - 2559)

ประมาณการรายได้ค่าใช้จ่าย							2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
ปี		Construction					1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14						
รายได้ (ล้านบาท)							1,542.152	1,542.152	1,542.152	1,542.152	1,542.152	1,611.549	1,611.549	1,611.549	1,611.549	1,611.549	1,684.068	1,684.068	1,684.068	1,684.068						
ค่าธรรมเนียมสนามบิน							4,134.385	4,134.385	4,134.385	4,725.012	4,725.012	4,725.012	4,725.012	4,725.012	5,020.325	5,020.325	5,020.325	5,020.325	5,020.325	5,020.325						
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน							124.363	124.363	130.581	130.581	130.581	130.581	130.581	137.110	137.110	137.110	137.110	137.110	137.110	137.110						
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก							428.389	449.808	449.808	449.808	449.808	449.808	472.298	472.298	472.298	472.298	472.298	472.298	495.913	495.913						
ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่(รวมค่าบริการส่วนกลาง)							1,046.309	1,098.624	1,098.624	1,098.624	1,153.556	1,153.556	1,153.556	1,211.233	1,211.233	1,211.233	1,271.795	1,271.795	1,271.795	1,335.385						
รายได้ค่าบริการ							3,720.656	3,906.688	4,102.023	4,307.124	4,522.480	4,748.604	4,986.034	5,235.336	5,497.103	5,771.958	6,060.556	6,363.584	6,681.763	7,015.851						
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์							10,996.253	11,256.021	11,457.574	12,253.301	12,523.589	12,819.110	13,079.030	13,392.539	13,949.619	14,224.474	14,646.153	14,972.796	15,297.831	15,990.822						
รวมรายได้จากการดำเนินการ																										
ค่าใช้จ่าย (ล้านบาท)							260.600	281.447	303.963	328.280	354.543	382.906	413.539	446.622	482.352	520.940	562.615	607.624	656.234	708.733						
ค่าใช้จ่ายพนักงาน							2,094.095	2,158.457	2,224.631	2,293.670	2,363.630	2,436.569	2,511.546	2,588.623	2,667.861	2,750.327	2,834.087	2,919.109	3,006.683	3,096.883						
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน							62.503	312.516	625.032	937.548	937.548	937.548	937.548	1,250.064	1,287.566	1,326.193	1,365.979	1,406.958	1,449.167	1,492.642						
ค่าซ่อมแซม							549.813	562.801	572.879	612.665	626.179	640.955	653.952	669.627	697.481	711.224	732.308	748.640	764.892	799.541						
ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ							47.599	49.979	49.979	49.979	49.979	49.979	52.478	52.478	52.478	52.478	52.478	55.101	55.101	55.101						
ค่าภาษีโรงเรือน							3,014.609	3,365.201	3,776.484	4,222.142	4,331.879	4,447.958	4,569.062	5,007.413	5,187.737	5,361.161	5,547.466	5,737.433	5,932.077	6,152.901						
รวมค่าใช้จ่าย							7,981.645	7,890.820	7,681.090	8,031.159	8,191.709	8,371.152	8,509.968	8,385.126	8,761.881	8,863.313	9,098.687	9,235.363	9,365.754	9,837.921						
EBITDA							1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344						
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน							6,641.301	6,550.476	6,340.746	6,690.815	6,851.365	7,030.808	7,169.624	7,044.782	7,421.537	7,522.969	7,758.343	7,895.019	8,025.410	8,497.577						
EBIT							1,047.000	1,047.000	1,047.000	942.300	837.600	732.900	628.200	523.500	418.800	314.100	209.400	104.700								
ดอกเบี้ยจ่าย							5,594.301	5,503.476	5,293.746	5,748.515	6,013.765	6,297.908	6,541.424	6,521.282	7,002.737	7,208.869	7,548.943	7,790.319	8,025.410	8,497.577						
รายได้ก่อนหักภาษี (EBT)																										
หักภาษีเงินได้ 30%							1,678.290	1,651.043	1,588.124	1,724.554	1,804.130	1,889.372	1,962.427	1,956.384	2,100.821	2,162.661	2,264.683	2,337.096	2,407.623	2,549.273						
กำไรขาดทุนสุทธิ (Net Income)							3,916.010	3,852.433	3,705.622	4,023.960	4,209.636	4,408.536	4,578.997	4,564.897	4,901.916	5,046.208	5,284.260	5,453.223	5,617.787	5,948.304						
NOPAT = EBIT - Tax(Tax On EBIT ไม่รวมผลกระทบจากดอกเบี้ยจ่าย)							4,648.910	4,585.333	4,438.522	4,683.570	4,795.956	4,921.566	5,018.737	4,931.347	5,195.076	5,266.078	5,430.840	5,526.513	5,617.787	5,948.304						

งบดุล																						
สินทรัพย์																						
เงินสดและเงินฝากธนาคาร																						
ลูกหนี้การค้า																						
ที่ดินสิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์สุทธิ																						
รวมสินทรัพย์																						
หนี้สินและทุน																						
เงินเบิกเกินบัญชี																						
เจ้าหนี้การค้า																						
เงินกู้ระยะยาว																						
ทุน																						
กำไร(ขาดทุน)สะสม																						
รวมหนี้สินและทุน																						

ผนวก ก - 14

โครงการพัฒนาทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 - 2559)

ประมาณการรายได้ค่าใช้จ่าย	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589
ปี	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
รายได้ (ด้านมาท)																
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	1,684.068	1,759.851	1,759.851	1,759.851	1,759.851	1,759.851	1,839.045	1,839.045	1,839.045	1,839.045	1,839.045	1,921.802	1,921.802	1,921.802	1,921.802	1,921.802
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	5,315.638	5,315.638	5,315.638	5,315.638	5,610.952	5,610.952	5,610.952	5,610.952	5,610.952	5,906.265	5,906.265	5,906.265	5,906.265	5,906.265	6,201.578	6,201.578
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	143.966	143.966	143.966	151.164	151.164	151.164	151.164	151.164	158.722	158.722	158.722	158.722	158.722	166.659	166.659	166.659
ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่(รวมค่าบริการส่วนกลาง)	495.913	495.913	520.709	520.709	520.709	520.709	520.709	546.744	546.744	546.744	546.744	546.744	574.082	574.082	574.082	574.082
รายได้ค่าบริการ	1,335.385	1,335.385	1,402.154	1,402.154	1,402.154	1,472.262	1,472.262	1,472.262	1,545.875	1,545.875	1,545.875	1,623.169	1,623.169	1,623.169	1,704.327	1,704.327
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	7,366.643	7,734.976	8,121.724	8,527.811	8,954.201	9,401.911	9,872.007	10,365.607	10,883.888	11,428.082	11,999.486	12,599.460	13,229.433	13,890.905	14,585.450	15,314.723
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	16,341.614	16,785.729	17,264.043	17,677.328	18,399.031	18,916.849	19,466.138	19,985.774	20,585.226	21,424.733	21,996.137	22,756.162	23,413.473	24,082.880	25,153.897	25,883.170
ค่าใช้จ่าย (ด้านมาท)																
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	765.431	826.666	892.799	964.223	1,041.361	1,124.670	1,214.643	1,311.815	1,416.760	1,530.101	1,652.509	1,784.709	1,927.486	2,081.685	2,248.220	2,428.077
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	3,189.790	3,285.483	3,384.048	3,485.569	3,590.136	3,697.841	3,808.776	3,923.039	4,040.730	4,161.952	4,286.811	4,415.415	4,547.877	4,684.314	4,824.843	4,969.588
ค่าซ่อมแซม	1,537.421	1,583.544	1,631.050	1,679.982	1,730.381	1,782.293	1,835.762	1,890.834	1,947.559	2,005.986	2,066.166	2,128.151	2,191.995	2,257.755	2,325.488	2,395.252
ค่าตอบแทนการใช้ทรัพย์สิน	817.081	839.286	863.202	883.866	919.952	945.842	973.307	999.289	1,029.261	1,071.237	1,099.807	1,137.808	1,170.674	1,204.144	1,257.695	1,294.158
ค่าภาษีโรงเรือน	55.101	55.101	57.857	57.857	57.857	57.857	57.857	60.749	60.749	60.749	60.749	60.749	63.787	63.787	63.787	63.787
รวมค่าใช้จ่าย	6,364.825	6,590.081	6,828.956	7,071.497	7,339.687	7,608.502	7,890.344	8,185.726	8,495.060	8,830.025	9,166.041	9,526.833	9,901.819	10,291.685	10,720.033	11,150.864
EBITDA	9,976.790	10,195.648	10,435.087	10,605.831	11,059.345	11,308.347	11,575.794	11,800.048	12,090.165	12,594.708	12,830.096	13,229.330	13,511.653	13,791.196	14,433.865	14,732.306
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344	1,340.344
EBIT	8,636.446	8,855.304	9,094.743	9,265.487	9,719.001	9,968.003	10,235.450	10,459.704	10,749.821	11,254.364	11,489.752	11,888.986	12,171.309	12,450.851	13,093.521	13,391.962
ดอกเบี้ยจ่าย																
รายได้ก่อนหักภาษี (EBT)	8,636.446	8,855.304	9,094.743	9,265.487	9,719.001	9,968.003	10,235.450	10,459.704	10,749.821	11,254.364	11,489.752	11,888.986	12,171.309	12,450.851	13,093.521	13,391.962
หักภาษีเงินได้ 30%	2,590.934	2,656.591	2,728.423	2,779.646	2,915.700	2,990.401	3,070.635	3,137.911	3,224.946	3,376.309	3,446.926	3,566.696	3,651.393	3,735.255	3,928.056	4,017.589
กำไรขาดทุนสุทธิ (Net Income)	6,045.512	6,198.713	6,366.320	6,485.841	6,803.301	6,977.602	7,164.815	7,321.793	7,524.875	7,878.055	8,042.826	8,322.290	8,519.916	8,715.596	9,165.464	9,374.373
NOPAT = EBIT - Tax(Tax On EBIT ไม่รวมผลกระทบจากดอกเบี้ยจ่าย)	6,045.512	6,198.713	6,366.320	6,485.841	6,803.301	6,977.602	7,164.815	7,321.793	7,524.875	7,878.055	8,042.826	8,322.290	8,519.916	8,715.596	9,165.464	9,374.373

งบดุล

สินทรัพย์	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589
เงินสดและเงินฝากธนาคาร	74,180.56	81,721.74	89,432.90	97,263.79	105,402.72	113,723.65	122,231.70	130,901.62	139,770.14	148,984.97	158,374.71	168,038.91	177,908.55	187,971.88	198,473.22	231,472.30
ลูกหนี้การค้า	1,361.80	1,398.81	1,438.67	1,473.11	1,533.25	1,576.40	1,622.18	1,665.48	1,715.44	1,785.39	1,833.01	1,896.35	1,951.12	2,006.91	2,096.16	0
ที่ดินสิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์สุทธิ	42,398.05	41,057.71	39,717.37	38,377.02	37,036.68	35,696.33	34,355.99	33,015.65	31,675.30	30,334.96	28,994.61	27,654.27	26,313.93	24,973.58	23,633.24	0
รวมสินทรัพย์	117,940.42	124,178.26	130,588.93	137,113.93	143,972.65	150,996.39	158,209.87	165,582.75	173,160.87	181,105.32	189,202.34	197,589.53	206,173.60	214,952.37	224,202.62	231,472.30
หนี้สินและทุน																
เงินเบิกเกินบัญชี																
เจ้าหนี้การค้า	1,329.90	1,369.03	1,413.38	1,452.54	1,507.96	1,554.10	1,602.76	1,653.85	1,707.10	1,773.49	1,827.68	1,892.58	1,956.74	2,019.91	2,104.69	
เงินกู้ระยะยาว																
ทุน	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21	45,053.21
กำไร(ขาดทุน)สะสม	71,557.30	77,756.01	84,122.33	90,608.18	97,411.48	104,389.08	111,553.89	118,875.69	126,400.56	134,278.62	142,321.44	150,643.73	159,163.65	167,879.24	177,044.71	186,419.08
รวมหนี้สินและทุน	117,940.42	124,178.26	130,588.93	137,113.93	143,972.65	150,996.39	158,209.87	165,582.75	173,160.87	181,105.32	189,202.34	197,589.53	206,173.60	214,952.37	224,202.62	231,472.30

ประมาณการกระแสเงินสด และผลตอบแทนการลงทุน

โครงการพัฒนาทสภ. (ปีงบประมาณ 2554 - 2559)

Statement of Cash Flow

	0	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573
Cash Flow from Operating Activities																					
EBITDA	-	-	-	-	-	-	-	7,981.64	7,890.82	7,681.09	8,031.16	8,191.71	8,371.15	8,509.97	8,385.13	8,761.88	8,863.31	9,098.69	9,235.36	9,365.75	9,837.92
Interest Income	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tax on EBIT	-	-	-	-	-	-	-	1,992.39	1,965.14	1,902.22	2,007.24	2,055.41	2,109.24	2,150.89	2,113.43	2,226.46	2,256.89	2,327.50	2,368.51	2,407.62	2,549.27
(Increase) Decrease in NWC																					
(Inc) Dec in A/R	-	-	-	-	-	-	-	916.35	21.65	16.80	66.31	22.52	24.63	21.66	26.13	46.42	22.90	35.14	27.22	27.09	57.75
Inc (Dec) in A/P	-	-	-	-	-	-	-	798.84	43.30	43.51	73.61	21.53	23.22	24.30	50.90	40.56	27.05	34.85	33.21	31.12	50.16
Cash Flow from Operations	-	-	-	-	-	-	-	5,871.74	5,947.33	5,805.58	6,031.21	6,135.31	6,260.50	6,361.72	6,296.46	6,529.56	6,610.57	6,770.90	6,872.84	6,962.16	7,281.06
Cash Flow from Investing Activities																					
Capital Expenditures	-	-	215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	20,164.55	11,385.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cash Flow from Investing Activities	-	-	215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	20,164.55	11,385.01	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Cash Flow from Financing Activities																					
Interest Expenses & Financing Fees	-	-	-	-	-	-	-	732.90	732.90	732.90	659.61	586.32	513.03	439.74	366.45	293.16	219.87	146.58	73.29	-	-
Inc (Dec) in OD Facility I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in OD & ST Debt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in LT Debt	-	-	-	-	-	11,910.00	5,540.00	-	-	-	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	1,745.00	-
Inc (Dec) in Share Equity	-	215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	8,254.55	5,845.01	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow from Financing Activities	-	215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	20,164.55	11,385.01	732.90	732.90	732.90	2,404.61	2,331.32	2,258.03	2,184.74	2,111.45	2,038.16	1,964.87	1,891.58	1,818.29	1,745.00	-
Net Change in Cash	-	-	-	-	-	-	-	5,138.84	5,214.43	5,072.68	3,626.60	3,803.99	4,002.47	4,176.98	4,185.01	4,491.40	4,645.70	4,879.32	5,054.55	5,217.16	7,281.06
Ending Cash Balance	-	-	-	-	-	-	-	5,138.84	10,353.28	15,425.96	19,052.56	22,856.55	26,859.02	31,036.00	35,221.01	39,712.41	44,358.11	49,237.42	54,291.98	59,509.14	66,790.20
Check Cash	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IDC																					
Free Cash Flow to Firm		215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	20,164.55	11,385.01	5,871.74	5,947.33	5,805.58	6,031.21	6,135.31	6,260.50	6,361.72	6,296.46	6,529.56	6,610.57	6,770.90	6,872.84	6,962.16	7,281.06
Free Cash Flow to Equity Holders		215.04	1,029.76	10,170.96	19,537.90	8,254.55	5,845.01	5,138.84	5,214.43	5,072.68	3,626.60	3,803.99	4,002.47	4,176.98	4,185.01	4,491.40	4,645.70	4,879.32	5,054.55	5,217.16	7,281.06
						51,118	62,503	56,631	50,684	44,879	38,847	32,712	26,452	20,090	13,793	7,264	653	6,118	12,991	19,953	27,234
WACC	8.88%																25.00	13.00	1.00	11.00	22.00
Cost of Equity	11.70%																				
FCFF																					
NPV	645.484																				
IRR	9.02%																				

ประมาณการกระแสเงินสด และผลตอบแทนการลงทุน

โครงการพัฒนาทสท. (ปีงบประมาณ 2554 - 2559)

Statement of Cash Flow

	0	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569
Cash Flow from Operating Activities																	
EBITDA	-	9,976.79	10,195.65	10,435.09	10,605.83	11,059.34	11,308.35	11,575.79	11,800.05	12,090.17	12,594.71	12,830.10	13,229.33	13,511.65	13,791.20	14,433.86	14,732.31
Interest Income	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Tax on EBIT	-	- 2,590.93	- 2,656.59	- 2,728.42	- 2,779.65	- 2,915.70	- 2,990.40	- 3,070.64	- 3,137.91	- 3,224.95	- 3,376.31	- 3,446.93	- 3,566.70	- 3,651.39	- 3,735.26	- 3,928.06	- 4,017.59
(Increase) Decrease in NWC																	
(Inc) Dec in A/R	-	29.23	- 37.01	- 39.86	- 34.44	- 60.14	- 43.15	- 45.77	- 43.30	- 49.95	- 69.96	- 47.62	- 63.34	- 54.78	- 55.78	- 89.25	- 2,096.16
Inc (Dec) in A/P		33.74	39.13	44.35	39.15	55.43	46.13	48.66	51.08	53.25	66.39	54.19	64.90	64.16	63.17	84.78	2,104.69
Cash Flow from Operations	-	7,390.36	7,541.17	7,711.16	7,830.90	8,138.93	8,320.93	8,508.05	8,669.92	8,868.52	9,214.83	9,389.74	9,664.20	9,869.64	10,063.33	10,501.34	10,706.18
Cash Flow from Investing Activities																	
Capital Expenditures	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	0.00	22,292.89
Cash Flow from Investing Activities	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	- 0.00	0.00	22,292.89
Cash Flow from Financing Activities																	
Interest Expenses & Financing Fees	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in OD Facility I	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in OD & ST Debt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in LT Debt	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Inc (Dec) in Share Equity	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Cash Flow from Financing Activities	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Net Change in Cash	-	7,390.36	7,541.17	7,711.16	7,830.90	8,138.93	8,320.93	8,508.05	8,669.92	8,868.52	9,214.83	9,389.74	9,664.20	9,869.64	10,063.33	10,501.34	32,999.07
Ending Cash Balance	-	74,180.56	81,721.74	89,432.90	97,263.79	105,402.72	113,723.65	122,231.70	130,901.62	139,770.14	148,984.97	158,374.71	168,038.91	177,908.55	187,971.88	198,473.22	231,472.30
Check Cash	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
IDC																	
Free Cash Flow to Firm	-	7,390.36	7,541.17	7,711.16	7,830.90	8,138.93	8,320.93	8,508.05	8,669.92	8,868.52	9,214.83	9,389.74	9,664.20	9,869.64	10,063.33	10,501.34	32,999.07
Free Cash Flow to Equity Holders	-	7,390.36	7,541.17	7,711.16	7,830.90	8,138.93	8,320.93	8,508.05	8,669.92	8,868.52	9,214.83	9,389.74	9,664.20	9,869.64	10,063.33	10,501.34	32,999.07
		34,624	42,165	49,876	57,707												
WACC	8.88%	44.00	55.00	66.00	76.00												
Cost of Equity	11.70%																
FCFF																	
NPV	645.484																
IRR	9.02%																

ประมาณการ PV(EP) โครงการพัฒนาทสภ.
(ปีงบประมาณ 2554 - 2559)

EP Calculation

Net Calculation																																							
	0	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573																		
Invested Capital																																							
ที่ดินสิ่งก่อสร้างและอุปกรณ์สุทธิ	-	215.041	1,244.800	11,415.755	30,953.655	51,118.200	62,503.214	61,162.870	59,822.526	58,482.182	57,141.838	55,801.494	54,461.150	53,120.806	51,780.462	50,440.118	49,099.774	47,759.430	46,419.086	45,078.742																			
NOWC (Net Operating Working Capital)	-	-	-	-	-	-	-	117.510	95.854	69.138	61.840	62.831	64.240	61.604	36.831	42.695	38.550	38.837	32.851	28.819																			
Total Invested Capital	-	215.041	1,244.800	11,415.755	30,953.655	51,118.200	62,503.214	61,280.380	59,918.380	58,551.320	57,203.678	55,864.325	54,525.389	53,182.410	51,817.293	50,482.812	49,138.324	47,798.267	46,451.936	45,107.561																			
WACC	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%	8.88%																			
Capital charged (= WACC x Invested Capital)	-	19.096	110.538	1,013.719	2,748.685	4,539.296	5,550.285	5,441.698	5,320.752	5,199.357	5,079.687	4,960.752	4,841.855	4,722.598	4,601.376	4,482.874	4,363.483	4,244.486	4,124.932	4,005.551																			
EP=NOPAT- Capital charged	-	-	19.096	-	110.538	-	1,013.719	-	2,748.685	-	4,539.296	-	901.375	-	856.364	-	882.230	-	515.787	-	283.731	-	39.187	-	176.882	-	208.749	-	593.700	-	783.204	-	1,067.357	-	1,282.027	-	1,492.855	-	1,942.753
Present Value of (EP)	645.484	คำนวณ																																					
Check difference	0.00																																						
หมายเหตุ																																							
NOWC (Net Operating Working Capital)								117.510	95.854	69.138	61.840	62.831	64.240	61.604	36.831	42.695	38.550	38.837	32.851	28.819	36.404																		

ผนวก ค - 19

ผนวก ง

สมมติฐานในการจัดทำแผนการเงินระยะยาว
ของ ทอท. (ปี 2552-2562)

สมมติฐานในการจัดทำแผนการเงินระยะยาวของ ทอท. (ปี 2553-2563) *

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ ตั้งแต่วันที่ 28 ก.ย. 49 เป็นท่าอากาศยานหลัก และยังคงเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเฉพาะสายการบินภายในประเทศแบบ Point to Point บางส่วน (สายการบินนกแอร์ และวันทูโก) และเที่ยวบินแบบไม่ประจำ (Non-Schedule)

(1) รายได้

(1.1) รายได้ค่าธรรมเนียมสนามบิน ปรับเพิ่มขึ้นดังนี้

(1.1.1) อัตราการเพิ่มของเที่ยวบิน ปี 2553 ปี 2554 ปี 2555-2558 ปี 2559-2563
- ระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละต่อปี

ทคม./ทสก.	13.0	9.1	6.1	4.4
ทชม.	7.8	8.0	6.9	6.0
ทหญ.	27.0	6.3	4.2	2.9
ทกก.	8.9	8.1	7.5	6.1
ทชร.	0.0	0.0	0.0	0.0

- ภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละต่อปี

ทคม./ทสก.	12.0	7.2	5.5	4.4
ทชม.	7.3	7.0	4.6	3.1
ทหญ.	6.4	6.0	5.4	3.9
ทกก.	9.0	8.3	6.8	5.6
ทชร.	7.6	5.9	5.6	4.9

(1.1.2) ปรับอัตราค่าธรรมเนียมฯ เพิ่มขึ้น ตามอัตรา CPI-X+K หรือร้อยละ 4.5 ทุก 5 ปี
ปรับครั้งแรกในปี 2560

หมายเหตุ * ข้อมูลปรับปรุง ณ 12 มี.ค.53

(1.5) รายได้เกี่ยวกับบริการ

(1.5.1) รายได้จากการให้บริการที่เกี่ยวกับสาธารณูปโภค ปรับเพิ่มร้อยละ 5 ต่อปี ตามปริมาณการใช้

(1.5.2) รายได้จากการให้บริการอื่นๆ เพิ่มขึ้นตามอัตราการเพิ่มของผู้โดยสาร ตามข้อ (1.2.1) และปรับอัตราค่าบริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ทุก 3 ปี

(1.6) รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์ ประเมินการตามสัญญาแต่ละประเภทกิจกรรม เช่น ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการจำหน่ายสินค้าต่าง ๆ ส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการจำหน่ายอาหาร และเครื่องดื่ม และส่วนแบ่งผลประโยชน์จากการโฆษณา โดยประมาณการปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

(2) ค่าใช้จ่าย

(2.1) ค่าใช้จ่ายพนักงาน ปรับเงินเดือนเพิ่มในอัตราร้อยละ 8 (ปรับเงินเดือนประจำปี ร้อยละ 7.5 และปรับเพิ่มจำนวนพนักงานร้อยละ 0.5) , สวัสดิการและผลประโยชน์อื่นๆ คิดเป็น ร้อยละ 82 ของเงินเดือน

(2.2) ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี ตามปริมาณการใช้และดัชนีราคา ผู้บริโภค

(2.3) ค่าซ่อมแซม

(2.3.1) สินทรัพย์ที่จัดซื้อใหม่ คิดในอัตราร้อยละ 1 ของเงินลงทุนในปีที่ 1-4 และคิดในอัตราร้อยละ 1.5 ของเงินลงทุนในปีที่ 5 เป็นต้นไป

(2.3.2) สินทรัพย์ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ปรับเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 ต่อปี

(2.4) ค่าตอบแทนการใช้ที่ราชพัสดุ

(2.4.1) **นคม. และ นสภ.** คิดในอัตราร้อยละ 5 ของรายได้จากการดำเนินงาน

(2.4.2) **ทภภ.** คิดในอัตราร้อยละ 2 ของรายได้จากการดำเนินงาน

(2.5) ค่าเสื่อมราคา คิดตามอัตราที่ ทอท. กำหนดตามข้อกำหนดของ ทอท. ว่าด้วยการคำนวณ ค่าเสื่อมราคาของทรัพย์สิน อายุการใช้งานโดยเฉลี่ย 5 - 50 ปี

(3) รายได้และค่าใช้จ่ายดำเนินงานจากโครงการตามแผนการดำเนินงานของ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
ประกอบด้วย

- (3.1) โครงการกิจกรรมเชิงพาณิชย์บริเวณทางเดินเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสาร ชั้น B1 และสถานีรถไฟฟ้า ณ ทสก.
- (3.2) โครงการบริหารจัดการกิจกรรมเชิงพาณิชย์บริเวณลานจอดรถระยะยาว (Long-Term Parking)
- (3.3) โครงการให้เอกชนร่วมทุนพัฒนาธุรกิจบนที่ดินแปลง 37 ณ ทสก.
- (3.4) โครงการให้เอกชนดำเนินการก่อสร้างและบริหารอาคารคลังสินค้าส่วนกลาง ณ ทสก.
- (3.5) โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน ณ ทสก.
- (3.6) โครงการศูนย์ธุรกิจรถยนต์ครบวงจร ณ ทสก.
- (3.7) โครงการผลิตน้ำประปาจากน้ำผิวดินเพื่อใช้จำหน่าย ณ ทสก.
- (3.8) โครงการอาคารผู้โดยสารสำหรับอากาศยานส่วนบุคคลและอากาศยานเช่าเหมาลำขนาดเล็ก (Private Jet and Air Taxi Terminal) ณ ทคม.
- (3.9) โครงการศูนย์ซ่อมอากาศยาน ศูนย์ฝึกบินจำลอง และโครงการอื่นที่เกี่ยวข้อง ณ ทคม.
- (3.10) โครงการอาคารผู้โดยสาร สำหรับอากาศยานส่วนบุคคล ณ ทภก.
- (3.11) ศูนย์กลางการบริการขนส่งทางบก (Express Way Center) ณ ทหญ.
- (3.12) แผนการส่งเสริมการตลาดที่เกี่ยวกับธุรกิจขนส่งทางอากาศให้แก่ท่าอากาศยาน
ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- (3.13) โครงการประกวดแผนการตลาดเชิงนวัตกรรมทางธุรกิจท่าอากาศยานสำหรับท่าอากาศยาน
ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท.
- (3.14) โครงการแผนความร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจ

(4) รายได้อื่นและค่าใช้จ่ายอื่น

- (4.1) ดอกเบี้ยรับ ปี 2553 คิดอัตราร้อยละ 2.0 , ปี 2554 คิดอัตราร้อยละ 2.5 , ปี 2555-2563
คิดอัตราร้อยละ 2.5
- (4.2) ภาษีเงินได้ คิดอัตราร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิ
- (4.3) เงินปันผลรับ ประเมินการจากตัวเลขปัจจุบัน
- (4.4) เงินปันผลจ่าย คิดในอัตราร้อยละ 30 ของกำไรสุทธิ
- (4.5) อัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ คงที่ตลอดช่วงประมาณการ
- (4.6) ดัชนีราคาผู้บริโภค ร้อยละ 3 ตลอดช่วงประมาณการ

(5) รายจ่ายลงทุน

(5.1) รายจ่ายลงทุนที่มีได้จัดทำเป็นโครงการ

ตั้งงบประมาณลงทุนเท่าที่จำเป็น สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการผู้โดยสาร หรือมีความคุ้มค่าในการลงทุน รวมทั้งให้การดำเนินงานเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ โดยประมาณการงบลงทุนที่มีได้จัดทำเป็นโครงการ เพื่อทดแทนอุปกรณ์และเครื่องมือเครื่องใช้ต่างๆ ที่อาจเสื่อมสภาพ ดังนี้

<u>ส่วนงาน</u>	<u>เงินลงทุนเฉลี่ยต่อปี (ล้านบาท)</u>	
	<u>ปี 2555-2556</u>	<u>ปี 2557-2563</u>
ทคม.	50	50
ทสภ.	200	250
สนญ.	10	10
ทชม.	40	50
ทหญ.	35	35
ทกก.	40	70
ทชร.	35	35

(5.2) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต (ปีงบประมาณ 2553 -2556) มีวงเงินลงทุนรวม 5,791.122 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 และภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7)

(5.3) โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ปีงบประมาณ 2554-2559) มีวงเงินลงทุนรวม 62,503.214 ล้านบาท (รวมสำรองราคาและปริมาณงานเปลี่ยนแปลงร้อยละ 10 ภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ 7 และดอกเบี้ยระหว่างก่อสร้าง 1,761.600 ล้านบาท)

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ประมาณการงบกำไรขาดทุน ปีงบประมาณ 2553 - 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2551 ตัวเลขจริง	ปี 2552 ตัวเลขจริง	ปี 2553 ประมาณการ	ปี 2554 ประมาณการ	ปี 2555 ประมาณการ	ปี 2556 ประมาณการ	ปี 2557 ประมาณการ	ปี 2558 ประมาณการ	ปี 2559 ประมาณการ	ปี 2560 ประมาณการ	ปี 2561 ประมาณการ	ปี 2562 ประมาณการ	ปี 2563 ประมาณการ
รายได้													
ค่าธรรมเนียมสนามบิน	4,216.348	3,114.978	3,799.808	4,355.254	4,409.566	4,444.914	4,559.616	4,606.448	4,655.827	6,458.997	6,513.554	6,551.519	6,584.008
ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน	10,417.016	8,676.534	10,253.051	11,260.927	11,422.097	13,029.910	13,377.865	13,621.201	13,878.372	18,269.302	19,236.062	19,374.199	21,620.537
ค่าเครื่องอำนวยความสะดวก	431.753	411.058	463.206	502.595	519.503	529.488	551.992	558.965	566.270	703.027	710.951	745.549	750.865
ค่าเช่าสำนักงานและพื้นที่	1,503.324	1,723.529	1,973.231	2,003.046	2,764.479	2,850.756	2,911.159	2,912.740	2,918.071	3,346.460	3,460.146	3,466.162	3,466.303
รายได้เกี่ยวกับบริการ	2,445.223	2,362.024	2,682.909	2,914.948	3,086.027	3,166.162	3,273.331	3,444.467	3,520.844	4,648.043	4,889.277	4,976.821	5,065.649
รายได้ส่วนแบ่งผลประโยชน์	2,315.856	4,711.888	5,478.086	5,655.118	6,845.401	7,161.238	7,571.872	7,950.455	8,349.152	12,489.594	13,117.295	13,778.302	14,457.821
รวมรายได้จากการดำเนินงาน	21,329.520	21,000.011	24,650.291	26,691.888	29,047.073	31,182.467	32,245.835	33,094.276	33,888.535	45,915.423	47,927.285	48,892.551	51,945.182
ค่าใช้จ่าย													
ค่าใช้จ่ายพนักงาน	3,904.205	3,260.536	3,432.943	3,748.133	4,425.809	4,776.261	5,214.592	5,625.649	6,069.419	6,809.112	7,347.189	7,928.122	8,555.325
ค่าใช้จ่ายดำเนินงาน	4,650.568	4,794.433	6,342.035	6,407.897	6,749.865	7,063.780	7,509.042	7,878.603	8,268.333	10,820.532	11,323.182	11,832.702	12,381.809
ค่าซ่อมแซม	683.959	1,214.688	2,040.802	3,014.080	3,164.783	3,323.023	3,489.174	3,697.585	3,881.785	4,137.679	4,625.365	5,152.090	5,689.482
ค่าตอบแทนการใช้ทรัพย์สิน	955.729	939.507	1,106.118	1,195.180	1,358.336	1,440.950	1,476.340	1,509.131	1,538.614	2,128.634	2,207.154	2,249.047	2,389.580
ค่าเสื่อมราคาทรัพย์สิน	7,642.077	7,696.364	7,969.387	8,233.709	8,357.936	8,309.703	8,374.823	8,319.710	8,171.796	9,530.744	9,553.434	9,570.893	9,563.478
รวมค่าใช้จ่ายจากการดำเนินงาน	17,836.538	17,905.528	20,891.285	22,598.999	24,056.729	24,913.717	26,063.971	27,030.678	27,929.948	33,426.701	35,056.324	36,732.854	38,579.674
กำไรจากการดำเนินงาน	3,492.982	3,094.483	3,759.006	4,092.889	4,990.344	6,268.750	6,181.864	6,063.597	5,958.588	12,488.722	12,870.961	12,159.697	13,365.508
รายได้อื่น													
ดอกเบี้ยรับ	564.437	1,247.232	477.297	673.199	657.501	549.602	278.493	79.574	50.132	199.464	483.602	747.518	1,009.982
รายได้อื่น ๆ *	8,594.006	201.623	299.037	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085
รวมรายได้อื่น	9,158.443	1,448.855	776.334	704.284	688.586	580.687	309.578	110.659	81.217	230.549	514.687	778.603	1,041.067
ค่าใช้จ่ายอื่น													
ดอกเบี้ยจ่าย	2,474.087	2,414.723	2,616.590	2,432.391	2,251.384	2,061.517	1,850.027	1,638.960	1,456.852	2,314.461	2,129.013	1,943.565	1,655.326
ขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน	928.722	1,848.852	(184.780)	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
ขาดทุนจากการจำหน่ายทรัพย์สิน	(5.899)	(0.280)	12.184	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
ค่าใช้จ่ายอื่น ๆ **	425.409	(583.661)	341.643	41.786	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
รวมค่าใช้จ่ายอื่น	3,822.319	3,679.634	2,785.637	2,474.177	2,252.584	2,062.717	1,851.227	1,640.160	1,458.052	2,315.661	2,130.213	1,944.765	1,656.526
กำไรก่อนหักภาษีเงินได้	8,829.106	863.704	1,749.702	2,322.996	3,426.346	4,786.720	4,640.215	4,534.096	4,581.753	10,403.610	11,255.435	10,993.535	12,750.049
ภาษีเงินได้	1,470.205	4.369	565.523	696.898	1,027.904	1,436.016	1,392.064	1,360.229	1,374.526	3,121.083	3,376.630	3,298.061	3,825.015
กำไรสุทธิ	7,358.901	859.335	1,184.179	1,626.098	2,398.442	3,350.704	3,248.151	3,173.867	3,207.227	7,282.527	7,878.805	7,695.474	8,925.034

* ข้อมูลในเอกสารฉบับนี้ใช้เฉพาะภารกิจในส่วนงานเท่านั้น ห้ามเผยแพร่สู่สาธารณะ*

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
ประมาณการงบกระแสเงินสด ปีงบประมาณ 2553 - 2563

หน่วย : ล้านบาท

รายการ	ปี 2553 ประมาณการ	ปี 2554 ประมาณการ	ปี 2555 ประมาณการ	ปี 2556 ประมาณการ	ปี 2557 ประมาณการ	ปี 2558 ประมาณการ	ปี 2559 ประมาณการ	ปี 2560 ประมาณการ	ปี 2561 ประมาณการ	ปี 2562 ประมาณการ	ปี 2563 ประมาณการ
ประมาณการเงินสดรับ											
การเปลี่ยนแปลงบัญชีลูกหนี้ลด (เพิ่ม)	(304.190)	(170.132)	(196.265)	(177.950)	(88.614)	(70.703)	(66.188)	(1,002.241)	(167.655)	(80.439)	(254.386)
รับคืนหนี้การรถไฟ	4,754.790	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
เงินสดรับจากการจำหน่ายเงินลงทุน	195.510	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
รายได้	24,650.291	26,691.888	29,047.073	31,182.467	32,245.835	33,094.276	33,888.535	45,915.423	47,927.285	48,892.551	51,945.182
เงินกู้ระยะยาว สำหรับงานโครงการ ทสภ.เฟส 1	940.790	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
ดอกเบี้ยรับ	477.297	673.199	657.501	549.602	278.493	79.574	50.132	199.464	483.602	747.518	1,009.982
เงินปันผลรับและอื่น ๆ	113.527	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085	31.085
รวมประมาณการเงินสดรับ	30,828.015	27,226.040	29,539.394	31,585.204	32,466.799	33,134.232	33,903.564	45,143.731	48,274.317	49,590.715	52,731.863
ประมาณการเงินสดจ่าย											
การเปลี่ยนแปลงบัญชีเจ้าหนี้ลด (เพิ่ม)	(364.623)	(175.605)	(204.212)	(121.960)	(86.341)	(80.955)	(77.311)	(824.027)	(161.048)	(128.247)	(231.075)
หนี้สินไม่หมุนเวียนอื่นลด (เพิ่ม) *	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000
ค่าใช้จ่าย (ไม่รวมค่าเสื่อมราคาและโบนัส)	12,429.689	13,833.235	14,743.071	15,572.030	16,574.798	17,507.665	18,458.779	22,492.829	23,987.707	25,525.758	27,249.292
รายจ่ายลงทุน											
ที่มีได้จัดทำเป็นโครงการ	1,990.565	1,831.811	682.558	410.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
ที่จัดทำเป็นโครงการ ทสภ. และ ทภภ.	1,533.881	4,079.883	6,495.990	14,682.582	19,537.900	20,164.545	11,385.014	0.000	0.000	0.000	0.000
โบนัสจ่าย	634.487	492.209	532.055	955.722	1,031.984	1,114.350	1,203.303	1,299.373	1,403.128	1,515.183	1,636.203
ภาษีเงินได้	287.131	631.210	862.401	1,231.960	1,414.040	1,376.147	1,367.378	2,247.805	3,248.857	3,337.346	3,561.538
จ่ายคืนเงินกู้	4,149.337	4,184.423	4,192.036	4,199.646	4,199.679	4,199.712	4,199.744	4,199.778	4,199.811	4,199.844	5,386.068
ดอกเบี้ยจ่าย	2,616.590	2,432.391	2,251.384	2,061.517	1,850.027	1,638.960	1,456.852	2,314.461	2,129.013	1,943.565	1,655.326
เงินปันผลจ่าย	599.999	355.254	487.829	719.533	1,005.211	974.445	952.160	962.168	2,184.758	2,363.641	2,308.642
รายจ่ายอื่น ๆ **	577.611	41.786	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200	1.200
รวมประมาณการเงินสดจ่าย	24,454.667	27,706.597	30,044.312	39,712.230	46,028.498	47,396.069	39,447.118	33,193.587	37,493.426	39,258.290	42,067.194
ประมาณการเงินสดรับมาก(น้อย)กว่าเงินสดจ่าย	6,373.348	(480.557)	(504.918)	(8,127.026)	(13,561.699)	(14,261.837)	(5,543.554)	11,950.144	10,780.891	10,332.425	10,664.669
ประมาณการเงินสดคงเหลือต้นงวด	20,659.727	27,033.075	26,552.518	26,047.600	17,920.574	4,358.875	2,007.037	2,003.483	13,953.627	24,734.518	35,066.943
ประมาณการเงินสดคงเหลือ	27,033.075	26,552.518	26,047.600	17,920.574	4,358.875	(9,902.963)	(3,536.517)	13,953.627	24,734.518	35,066.943	45,731.613
จัดหาเงินกู้เพิ่มเติม	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	11,910.000	5,540.000	0.000	0.000	0.000	0.000
ประมาณการเงินสดคงเหลือปลายงวด	27,033.075	26,552.518	26,047.600	17,920.574	4,358.875	2,007.037	2,003.483	13,953.627	24,734.518	35,066.943	45,731.613

หมายเหตุ จำนวนหุ้น ทอท. มีทั้งสิ้น 1,428.570 ล้านหุ้น

* ข้อมูลนอกตารางฉบับนี้ใช้เฉพาะภารกิจในส่วนงานเท่านั้น ห้ามเผยแพร่สู่สาธารณะชน*

รายละเอียดประกอบรายการจ่ายลงทุนในงบกระแสเงินสด

หน่วย : ล้านบาท

	<u>รวมทั้งโครงการ</u>	<u>ปี 2553</u>	<u>ปี 2554</u>	<u>ปี 2555</u>	<u>ปี 2556</u>	<u>ปี 2557</u>	<u>ปี 2558</u>	<u>ปี 2559</u>	<u>ปี 2560</u>	<u>ปี 2561</u>	<u>ปี 2562</u>	<u>ปี 2563</u>
<u>งบลงทุนที่มีได้จัดทำเป็นโครงการ</u>												
งบลงทุนประจำปี ปกติ		1,990.565	1,831.811	682.558	410.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
รวมงบลงทุนที่มีได้จัดทำเป็นโครงการ		1,990.565	1,831.811	682.558	410.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
<u>งบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการ</u>												
โครงการ ทสภ. เฟส 1	123,942.246	1,017.854	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ชดเชยผลกระทบทางเสียง ทสภ. เฟส 1 *	8,695.135	364.773	3,152.136	2,521.855	2,404.802	-	-	-	-	-	-	-
โครงการ ทสภ. ระยะต่อไป	60,741.614	-	215.041	1,029.759	10,170.955	19,537.900	19,449.945	10,338.014	-	-	-	-
ดอกเบี้ยเงินกู้เพื่อสร้าง ทสภ.ระยะต่อไป	1,761.600	-	-	-	-	-	714.600	1,047.000	-	-	-	-
ชดเชยผลกระทบทางเสียง ทสภ. ระยะต่อไป	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hub ระยะสั้น ทชม. และ ทกก.	2,123.027	124.039	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
แผนพัฒนา ทกก.	5,791.122	27.215	712.706	2,944.376	2,106.825	-	-	-	-	-	-	-
รวมงบลงทุนที่จัดทำเป็นโครงการ		1,533.881	4,079.883	6,495.990	14,682.582	19,537.900	20,164.545	11,385.014	-	-	-	-
รวมงบลงทุน		3,524.446	5,911.694	7,178.548	15,092.582	20,037.900	20,664.545	11,885.014	500.000	500.000	500.000	500.000

หมายเหตุ * ยังไม่รวมค่าชดเชยในส่วนของที่ดินว่างเปล่าในเขต NEF > 40