

(สำเนา)

เลขรับ ๒/๒๕๖๕ วันที่ ๑๙ ม.ค. ๒๕๖๕
สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

สภาผู้แทนราษฎร

ถนนสามเสน เขตดุสิต กทม. ๑๐๓๐๐

๑๙ มกราคม ๒๕๖๕

เรื่อง ขอเสนอญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการอนุญาต
ให้เอกชนเช่าลงทุนพื้นที่ภายในท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่แบบครบวงจร

กราบเรียน ประธานสภาผู้แทนราษฎร

ท่าอากาศยานกระบี่ เริ่มก่อสร้างเมื่อ พ.ศ. ๒๕๒๖ โดยภาคเอกชนและเทศบาลเมืองกระบี่ ได้ร่วมลงทุนก่อสร้างสนามบินขนาดเล็กจนแล้วเสร็จในปี พ.ศ. ๒๕๒๙ เปิดให้บริการการบินด้วยเครื่องบินขนาด ๑๘ ที่นั่ง แต่ไม่ประสบผลสำเร็จ จึงมอบสนามบินให้กับกรมการขนส่งทางอากาศ กระทรวงคมนาคม พัฒนาให้เป็นสนามบินได้มาตรฐาน เพื่อให้การเดินทางสู่จังหวัดกระบี่ มีความสะดวกสบายและรวดเร็วยิ่งขึ้น และเป็นการส่งเสริมและพัฒนาการท่องเที่ยวของจังหวัดกระบี่ ตลอดจนให้มีการขยายตัวของธุรกิจ ภายในจังหวัดกระบี่ให้มีความคล่องตัวยิ่งขึ้น ต่อมารัฐบาลได้มีมติให้กรมการขนส่งทางอากาศ ดำเนินการออกแบบ จัดซื้อที่ดิน และดำเนินการก่อสร้างท่าอากาศยานกระบี่ ตั้งแต่ปีงบประมาณ ๒๕๓๖ เป็นต้นมา ท่าอากาศยานกระบี่เป็นสนามบินที่มีเที่ยวบินมากที่สุดในอันดับที่ ๑ ใน ๒๘ สนามบินของกรมการขนส่งทางอากาศ และในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้มีโครงการพัฒนาท่าอากาศยานกระบี่ โดยกรมท่าอากาศยาน ก่อสร้างลานจอดเครื่องบิน ซึ่งสามารถจอดเครื่องบินขนาด B737 ได้ ๔๐ ลำ และก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ ๓ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ ๓,๐๐๐ คนต่อชั่วโมง เพื่อให้สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มมากขึ้น รวมทั้งยังเป็นการส่งเสริมการท่องเที่ยวภายในจังหวัด แนวโน้มของธุรกิจการบินของประเทศไทย และภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกน่าจะยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง จากการขยายเส้นทางการบินที่ครอบคลุมและเชื่อมโยงยังเอเชียแปซิฟิก ทั้งนี้ประเทศไทยมีจุดเด่นที่ตั้งอยู่บนแผ่นดินใหญ่ของอาเซียน รวมถึงความใกล้ชิดทางภูมิศาสตร์กับประเทศมาเลเซีย สหภาพเมียนมาร์ กัมพูชา เวียดนาม และสิงคโปร์ ซึ่งเป็นกลุ่มประเทศที่อยู่ระหว่างการเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ ซึ่งหากไทยสามารถพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางทางการบินเพื่อเชื่อมต่อกับประเทศต่าง ๆ ในเอเชียแปซิฟิกตะวันออกกลาง และทวีปยุโรป หรือประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกได้ก็จะนำมาซึ่งโอกาสทางเศรษฐกิจอีกมาก อย่างไรก็ตามประเทศไทยยังคงเป็นประเด็นที่น่าสังเกตสำหรับสนามบินในกลุ่มที่เกิดความแออัดและมีแนวโน้มที่จะเต็มความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ในกลุ่มของอากาศยานส่วนบุคคล โดยเฉพาะจังหวัดกระบี่ ภูเก็ต และพังงา อยู่ทางภาคใต้เป็นจังหวัดที่ตั้งของแหล่งท่องเที่ยวหลายแห่ง รวมถึงบ้านพักตากอากาศระดับพรีเมียม ราคาแพง ในแต่ละปีจึงมีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าสู่จังหวัดกระบี่และภูเก็ตเป็นจำนวนมากโดยใช้อากาศยาน ความจำเป็นของโครงสร้างพื้นฐานจึงจำเป็นโดยเฉพาะจังหวัดภูเก็ตของบริษัทท่าอากาศยานไทย (มหาชน) และจังหวัดกระบี่ ของกรมท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารเดินทางมาใช้บริการยังสนามบินจำนวนมากขึ้นอย่างต่อเนื่องทุกปี และมีอากาศยานส่วนบุคคลจำนวนกว่า ๔,๐๐๐ ลำต่อปี มาใช้บริการลงจอดที่อากาศยานทั้งสองแห่ง ซึ่งทำให้อากาศยานส่วนบุคคลเหล่านี้ที่ลงจอด ที่ท่าอากาศยานภูเก็ต และกระบี่ ต้องนำเครื่องไปลงจอดที่ท่าอากาศยานอื่นแทน โดยเฉพาะประเทศมาเลเซีย ทำให้ประเทศไทยสูญเสียรายได้ และโอกาสทางธุรกิจ รวมถึงธุรกิจต่อเนื่องที่สัมพันธ์กับการให้บริการอากาศยานส่วนบุคคล

(โปรดพลิก)

จากจำนวนเที่ยวบินอากาศยานส่วนบุคคลที่ผ่านมาถึงปัจจุบันพบว่าความต้องการใช้บริการมีมากกว่าความสามารถในการให้บริการ และหลุมจอดได้เพียงพออันเนื่องมาจากข้อจำกัดของท่าอากาศยาน ดังนั้นหากพิจารณาศึกษาความเหมาะสมของโครงการพัฒนาการบริการอาคารผู้โดยสารอากาศยานส่วนบุคคลของท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ให้เอกชนเข้าลงทุนเช่าพื้นที่ในส่วนของการสร้างอาคารผู้โดยสารอากาศยานส่วนบุคคล ตามแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานของกรมท่าอากาศยาน ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อให้สามารถรองรับอากาศยานส่วนบุคคล ในระดับ Turboprop, Light Jet, Midsize Jet, Super Midsize Jet, Heavy size Jet, ULR, BBJ และ ACJ สำหรับท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่ จากการคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสารจะสามารถรองรับผู้โดยสารที่เดินทางโดยอากาศยานส่วนบุคคล และรวมถึงผู้โดยสารเดิมที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานภูเก็ตที่เปลี่ยนมาลงที่ท่าอากาศยานกระบี่ จะสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารประมาณ ๗๐๐,๐๐๐ คนต่อปี และสามารถรองรับอากาศยานส่วนบุคคลประมาณ ๒,๕๐๐ เที่ยวบินต่อปี หรือประมาณ ๗ เที่ยวบินต่อวัน รวมถึง การพัฒนาที่ตั้งอาคารผู้โดยสารอากาศยานส่วนบุคคล ตั้งอยู่บริเวณอาคารจอดรถดับเพลิง และพื้นที่โครงการส่วนขยายจะมี ๓ ส่วน คือ ๑. ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสาร (Private Jet Terminal) จะเป็นการก่อสร้างอาคาร ๓ ชั้นเพิ่มเติมจากอาคารจอดรถดับเพลิงที่จะมีการปรับปรุงทั้งภายนอกและภายในอาคาร เพื่อให้มีพื้นที่ให้บริการประมาณ ๒,๐๐๐ ตารางเมตร รวมทั้งสามารถอำนวยความสะดวกและดำเนินพิธีการทางศุลกากรต่าง ๆ ได้ตามมาตรฐาน ICAO กำหนด และพัฒนาพื้นที่จอดรถรวมถึงรถอาคารจอดรถยนต์ จำนวน ๑๐๐ คัน สามารถรองรับรถยนต์ Luxury และ Supercar ๒. โรงจอดอากาศยาน (Hangar) จะดำเนินการก่อสร้างโรงจอดอากาศยานส่วนบุคคลแบบปิดจำนวน ๒ หลัง เพื่อรองรับอากาศยานได้ถึงขนาด BBJ และ GLEX Bombardier เพื่อรองรับอากาศยานส่วนบุคคลที่จอดระยะสั้น และระยะยาว ที่ต้องการใช้บริการเพิ่มขึ้นจากต่างประเทศในอนาคต และอากาศยานทั่วไป (General Aviation) และมีขีดความสามารถในการตรวจพินิจ (Inspection) ซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance) ได้ทั้งเครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ เป็นไปตามมาตรฐานที่ EASA หรือ FAA กำหนด และ ๓. ปรับปรุงลานจอดอากาศยาน พื้นที่ประมาณ ๓๐,๐๐๐ ตารางเมตร ใช้ลานจอดอากาศยานที่มีขีดความสามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ Boeing ๗๔๗ จำนวน ๓ หลุมจอด เพื่อรองรับการจอดอากาศยานส่วนบุคคล ทั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อประเทศชาติ ในการเพิ่มรายได้ และการรองรับการบินเป็นประโยชน์ต่อกรมท่าอากาศยาน ประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินของประเทศ เพื่อประชาชน และธุรกิจในจังหวัดกระบี่ในการพัฒนาเศรษฐกิจ GDP ของจังหวัดกระบี่ และเพิ่มขีดการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินระดับทวีป หากมีการให้บริการอาคารผู้โดยสารอากาศยานส่วนบุคคลได้เต็มรูปแบบ ครบวงจร ได้แก่ บริการจัดสรรที่จอดอากาศยาน การบริการการดูแลผู้โดยสาร และลูกเรือ การบริการเติมน้ำมันอากาศยาน การบริหารเครื่องบิน การจัดหา การซ่อม การบำรุงอากาศยานในระดับต่าง ๆ บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำ ซึ่งอาจรวมถึงเครื่องบินบริการด้านการแพทย์ ซึ่งการให้บริการจะต้องเป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยสากล และเป็นไปตามระดับนานาชาติ

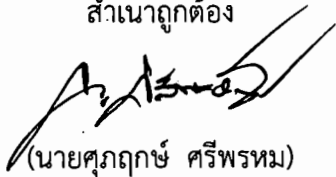
ดังนั้น จึงขอเสนอญัตติตติวณดังกล่าวมาเพื่อให้สภาผู้แทนราษฎรพิจารณาตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการอนุญาตให้เอกชนเข้าลงทุนพื้นที่ภายในท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่แบบครบวงจรตามข้อบังคับการประชุมสภาผู้แทนราษฎร พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๔๙ และข้อ ๕๐ ส่วนเหตุผลและรายละเอียดได้ชี้แจงในที่ประชุมสภาฯ ต่อไป

ขอแสดงความนับถืออย่างยิ่ง
(ลงชื่อ) สฤกษ์พงษ์ เกี้ยวข้อง ผู้เสนอ
(นายสฤกษ์พงษ์ เกี้ยวข้อง)
สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร พรรคภูมิใจไทย

ผู้รับรอง (ญัตติด่วน เรื่อง ขอให้สภาผู้แทนราษฎรตั้งคณะกรรมการวิสามัญพิจารณาศึกษาการอนุญาตให้
เอกชนเช่าลงทุนพื้นที่ภายในท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่แบบครบวงจร)

- | | |
|-------------------------------|-----------------------------------|
| ๑. นางสาวเพชรดาว โต๊ะมีนา | ๒. นายพีระวิทย์ เรืองลือตลภาค |
| ๓. นายพรชัย อำนวยทรัพย์ | ๔. นายสวาป เผ่าประทาน |
| ๕. นายวิรัช พันธุมะผล | ๖. นายณัฐชุนน ศรีก่อเกื้อ |
| ๗. นายอัฒลบาซิม อาบู | ๘. นายสฤชต์ บุตรเนียร |
| ๙. นายฐิตินันท์ แสงนาค | ๑๐. นางสาวศรินวล บุญลือ |
| ๑๑. นายยศวัฒน์ มาไพศาลสิน | ๑๒. นายสนอง เทพอักษรณรงค์ |
| ๑๓. นายสมบูรณ์ ชารัมย์ | ๑๔. นายอนาวิต รัตนสถาพร |
| ๑๕. นายรังสิกร ทิมาตฤกะ | ๑๖. นางสาวมัลลิกา จิระพันธุ์วานิช |
| ๑๗. นายเกียรติ เหลืองขจรวิทย์ | ๑๘. นายอาสพลธ์ สรรณไตรภพ |
| ๑๙. นายพิษณุ พลธี | ๒๐. นายโชติพิพัฒน์ เตชะโสภณมณี |

สำเนาถูกต้อง



(นายสุกฤกษ์ ศรีพรหม)

นิติกรชำนาญการพิเศษ

กลุ่มงานระเบียบวาระ สำนักงานการประชุม

মনস্বয় পিৰ্মপ
কৃষ্ণান তান
১৯/০৫/২০২০