



Academic Focus

ธันวาคม 2559

สารบัญ

บทนำ

สภาพการณ์ปัจจุบันของการขนส่งทางอากาศ

ท่าอากาศยานอุตะเถา

- ศักยภาพของท่าอากาศยานอุตะเถา

การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็น
ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

- บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนา
ท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยาน
เชิงพาณิชย์แห่งที่ 3
- แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยาน
อุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์
แห่งที่ 3

ความเห็นของผู้ศึกษา

บรรณานุกรม

เอกสารวิชาการอิเล็กทรอนิกส์

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

<http://www.parliament.go.th/library>

การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาสู่การเป็น
ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ของไทย

บทนำ

- 1 ปัจจุบันการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 2 ด้านคมนาคมขนส่งของประเทศให้มีประสิทธิภาพ
- 3 ถือเป็นปัจจัยหลักสำคัญอย่างหนึ่งที่ส่งผลต่อ
- 4 การพัฒนาศักยภาพด้านเศรษฐกิจของประเทศให้มีการ
- 5 การพัฒนาและมีความเจริญก้าวหน้าอย่างต่อเนื่อง
- 6 สามารถช่วยลดต้นทุนการขนส่ง ก่อให้เกิด
- 7 ความสะดวก รวดเร็ว ในการขนส่งสินค้าและ
- 8 การเดินทางของผู้โดยสารเกิดความเชื่อมโยงของ
- 9 เส้นทางคมนาคมขนส่งทั้งภายในภูมิภาคและระหว่าง
- 10 ภูมิภาค ทั้งนี้ ภายหลังจากการเข้าสู่ประชาคม
- 11 อาเซียน ประเทศไทยจำเป็นต้องเตรียมความพร้อม
- 12 และยกระดับศักยภาพเพื่อการเป็นศูนย์กลางระบบ
- 13 คมนาคมขนส่งภายในภูมิภาค (Hub) โดยปัจจุบัน
- 14 รัฐบาลมีนโยบายการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
- 15 การคมนาคมขนส่งทั้งทางบก ทางน้ำ ทางราง และ
- 16 ทางอากาศ ซึ่งการพัฒนาดังกล่าว ถือเป็นกลไกสำคัญ
- 17 ที่มีส่วนช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจ สามารถสร้างแรงดึงดูด
- 18 หรือความสนใจของนักลงทุนได้เป็นอย่างดี นับเป็น
- 19 การเสริมสร้างศักยภาพและระดับขีดความสามารถใน
- 20 การแข่งขันของประเทศให้สามารถแข่งขันได้ใน
- 21 เวทีระดับโลก

สภาพการณ์ปัจจุบันของการขนส่งทางอากาศ

ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่ใช้ในการพาณิชย์ทั้งหมด 38 แห่ง โดยอยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม 37 แห่ง คือ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 6 แห่ง กรมการบินพลเรือน 28 แห่ง ท่าอากาศยานของเอกชน 3 แห่ง และอยู่ในความรับผิดชอบของกระทรวงกลาโหม (กองทัพเรือ) คือ ท่าอากาศยานอู่ตะเภา 1 แห่ง ทั้งนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ถือเป็นท่าอากาศยานหลักในการให้บริการเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ โดยเป็นประตูเชื่อมโยงเส้นทางการบินกับประเทศต่าง ๆ จากทั่วทุกมุมโลก

จากแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมกรรมการขนส่งทางอากาศ (ทั้งในส่วนของจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการขนส่งสินค้า โดยมีผลสืบเนื่องจากความตกลงร่วมกันของกลุ่มประเทศในอาเซียนที่จะเปิดเสรีการบิน และผ่อนคลายกฎระเบียบในการขนส่งทางอากาศ) กอปรกับภาครัฐได้มีนโยบายส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศไทย ทำให้คาดการณ์ได้ว่า ในอนาคตประเทศไทยจะมีปริมาณการจราจรทางอากาศ อาทิ จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร และปริมาณการขนส่งสินค้าเพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก และเมื่อพิจารณาข้อมูลจากรายงานประจำปี 2558 ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) พบว่า สถิติประจำปี พ.ศ. 2558 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง มีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการทั้งสิ้น 80.97 ล้านคน มีจำนวนเที่ยวบินทั้งสิ้น 525,679 เที่ยวบิน และมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้ จึงมีการคาดการณ์ว่า ในอีก 10 ปีข้างหน้า ปริมาณการจราจรทางอากาศของประเทศไทย จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 122.64 ล้านคน และจำนวนเที่ยวบินในเขตการบินกรุงเทพฯ ประมาณ 1.56 ล้านเที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นประมาณ 2-3 เท่าจากปัจจุบัน (กระทรวงคมนาคม, 2558ค, น.4) ; (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2558, น.125)

เมื่อพิจารณาจากภาพรวมศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 45 ล้านคน/ปี และสามารถรองรับการขนถ่ายสินค้าทางอากาศได้ 3 ล้านตัน/ปี สำหรับท่าอากาศยานดอนเมือง สามารถรองรับผู้โดยสารภายในประเทศได้ 11.5 ล้านคน/ปี และสามารถรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศภายในประเทศได้ 12,490 ตัน/ปี หากผนวกกับการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ซึ่งจะแล้วเสร็จใน พ.ศ. 2563 จะส่งผลให้มีศักยภาพและสามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคน/ปี แต่ก็ยังไม่สามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นได้อย่างเพียงพอ

จากสถานการณ์ดังกล่าว รัฐบาลจึงมีแนวคิดที่จะพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ จึงได้ริเริ่มการพัฒนาท่าอากาศยานอู่ตะเภา โดยมุ่งเน้นการให้บริการเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้นจากเดิมที่ส่วนใหญ่จะให้บริการรองรับเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำ ทั้งนี้ ด้วยศักยภาพด้านที่ตั้งของท่าอากาศยานอู่ตะเภา พบว่ามีศักยภาพเพียงพอที่จะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีความเหมาะสมต่อการขนส่งผู้โดยสารและสินค้า รวมถึงมีความพร้อมสามารถตอบสนองและสนับสนุนภารกิจด้านความมั่นคงของประเทศได้อย่างเต็มศักยภาพ (กระทรวงคมนาคม, 2558ค, น.4)

ตารางที่ 1 แสดงศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

| รายการ | ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ | | | | |
|----------------------------|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| | พ.ศ. 2558 | พ.ศ. 2557 | พ.ศ. 2556 | พ.ศ. 2555 | พ.ศ. 2554 |
| จำนวนผู้โดยสาร (คน) | 52,384,217 | 46,497,257 | 50,900,697 | 52,368,712 | 47,800,585 |
| ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน) | 1,240,320 | 1,230,881 | 1,232,002 | 1,357,167 | 1,334,218 |
| จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน) | 310,870 | 292,932 | 288,004 | 326,970 | 288,540 |

ที่มา : 1. รายงานประจำปี 2555 (น.91), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2555, <http://airportthai.co.th/main/th>.

2. รายงานประจำปี 2557 (น.109), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2557, <http://airportthai.co.th/main/th>.

3. รายงานประจำปี 2558 (น.125), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2558, <http://airportthai.co.th/main/th>.

ตารางที่ 2 แสดงศักยภาพของท่าอากาศยานดอนเมือง

| รายการ | ท่าอากาศยานดอนเมือง | | | | |
|----------------------------|---------------------|------------|------------|-----------|-----------|
| | พ.ศ. 2558 | พ.ศ. 2557 | พ.ศ. 2556 | พ.ศ. 2555 | พ.ศ. 2554 |
| จำนวนผู้โดยสาร (คน) | 28,589,312 | 19,349,941 | 15,562,753 | 2,717,413 | 3,972,876 |
| ปริมาณการขนส่งสินค้า (ตัน) | 40,787 | 24,058 | 17,338 | 3,712 | 7,134 |
| จำนวนเที่ยวบิน (เที่ยวบิน) | 214,809 | 161,831 | 135,988 | 37,141 | 47,508 |

ที่มา : 1. รายงานประจำปี 2555 (น.91), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2555, <http://airportthai.co.th/main/th>.

2. รายงานประจำปี 2557 (น.109), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2557, <http://airportthai.co.th/main/th>.

3. รายงานประจำปี 2558 (น.125), โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), 2558, <http://airportthai.co.th/main/th>.

ท่าอากาศยานอุตะเถา

ท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ มีขนาดใหญ่เป็นอันดับ 3 รองจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ปัจจุบันมีการบริหารงานโดยกองทัพเรือ มีอาณาเขตตั้งอยู่ในพื้นที่ 2 จังหวัด คือ อำเภอบ้านฉาง จังหวัดระยอง และอำเภอสัตหีบ จังหวัดชลบุรี โดยมีข้อมูลทางกายภาพที่สำคัญ ดังนี้

ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลทางกายภาพของท่าอากาศยานอุตะเถา

| รายการ | ข้อมูลทางกายภาพ |
|--------------------------------|--|
| พื้นที่ | ประมาณ 22.3 ตารางกิโลเมตร |
| ตำแหน่ง | ห่างจากจังหวัดระยอง 34 กิโลเมตรทางทิศตะวันตก และอยู่ห่างกรุงเทพมหานคร 190 กิโลเมตรทางทิศตะวันออกเฉียงใต้ |
| ทางวิ่ง | 1 ทางวิ่ง 18/36 กว้าง 60 เมตร ยาว 3,505 เมตร |
| ทางขับ | กว้าง 52.5 เมตร ยาว 3,505 เมตร มีทางขับขนาน E (Parallel Taxiway E) และทางขับเชื่อม (taxiway) A B C D F G H I J และ K |
| ลานจอด | 49 หลุมจอด (26 หลุมจอดสำหรับจอดอากาศยานขนาดเล็ก-กลาง 9 หลุมจอดสำหรับจอดอากาศยานขนาดใหญ่ (พร้อมสำรองที่จอดสำหรับอากาศยานแบบ A380 จำนวน 3 หลุมจอด) และ 14 หลุมจอดสำหรับอากาศยานขนาดใหญ่) |
| พื้นที่ขึ้น-ลง เฮลิคอปเตอร์ | มี |
| ดับเพลิงและกู้ภัย | มี |
| อาคารผู้โดยสาร | ขนาด 2,610 ตารางเมตร ให้บริการรองรับผู้โดยสารได้ 400 คน พร้อมพื้นที่ลานจอดรถ |

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.4, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

ศักยภาพของท่าอากาศยานอุตะเถา

ปัจจุบันท่าอากาศยานอุตะเถา มีการใช้ประโยชน์ทั้งในเชิงการทหารและเชิงพาณิชย์ กล่าวคือ ใช้สำหรับเป็นพื้นที่ทางการทหารในการเป็นท่าอากาศยานเพื่อความมั่นคงของชาติ เป็นที่ตั้งของ 9 ฝูงบิน กองทัพอากาศ ซึ่งในแต่ละปีมีเที่ยวบินด้านการทหารมากกว่า 5,000 เที่ยวบิน สำหรับการใช้เป็นพื้นที่เชิงพาณิชย์นั้น ในแต่ละปี ท่าอากาศยานอุตะเถามีจำนวนเที่ยวบินขึ้นลงมากกว่า 7,000 เที่ยวบิน จากผู้ประกอบการหลายราย เช่น บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) บริษัท ไทย เอวิเอชัน เซอร์วิส จำกัด เป็นต้น รวมทั้งใช้สำหรับเป็นท่าอากาศยานพาณิชย์ระหว่างประเทศเพื่อรองรับเที่ยวบินที่เช่าเหมาลำจากประเทศต่าง ๆ อาทิ รัสเซีย เกาหลีใต้ สวีเดน นอกจากนี้ ยังใช้เป็นท่าอากาศยานสำรองของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง รวมถึงเป็นที่ฝึกบินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และอื่น ๆ (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.4)

ตารางที่ 4 แสดงปริมาณเที่ยวบินที่ทำการบินขึ้น-ลง ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา (ณ เดือนกันยายน พ.ศ.2558)

| ปีงบประมาณ | ท่าอากาศยานอุตะเถา | |
|-----------------|--------------------|---------------|
| | เที่ยวบิน/ปี | เที่ยวบิน/วัน |
| 2553 | 7,303 | 20 |
| 2554 | 8,655 | 24 |
| 2555 | 12,320 | 34 |
| 2556 | 11,637 | 32 |
| 2557 | 15,176 | 42 |
| 2558 (11 เดือน) | 15,056 | 45 |

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.4, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

ตารางที่ 5 แสดงปริมาณผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา

| ปี | ปริมาณผู้โดยสาร (คน) | | |
|------|----------------------|---------------|---------|
| | ภายในประเทศ | ระหว่างประเทศ | รวม |
| 2552 | 105,125 | 142,672 | 247,979 |
| 2553 | 98,563 | 21,794 | 120,357 |
| 2554 | 80,250 | 28,141 | 108,391 |
| 2555 | 72,175 | 168,254 | 240,429 |
| 2556 | 75,673 | 40,891 | 116,564 |
| 2557 | 75,860 | 63,868 | 139,728 |

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.5, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

ตารางที่ 6 แสดงการคาดการณ์ปริมาณเที่ยวบินที่ทำการบินขึ้น-ลง ณ ท่าอากาศยานอุตะเถา
ระหว่างปีงบประมาณ 2559 – 2568

| ปีงบประมาณ | ท่าอากาศยานอุตะเถา | |
|------------|--------------------|---------------|
| | เที่ยวบิน/ปี | เที่ยวบิน/วัน |
| 2559 | 18,492 | 51 |
| 2560 | 20,280 | 56 |
| 2561 | 22,340 | 61 |
| 2562 | 24,513 | 67 |

| ปีงบประมาณ | ท่าอากาศยานอุตะเถา | |
|------------|--------------------|---------------|
| | เที่ยวบิน/ปี | เที่ยวบิน/วัน |
| 2563 | 26,806 | 73 |
| 2564 | 29,225 | 80 |
| 2565 | 31,777 | 87 |
| 2566 | 34,470 | 94 |
| 2567 | 37,310 | 102 |
| 2568 | 40,307 | 110 |

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร)

0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.5, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

วันที่ 29 กรกฎาคม พ.ศ. 2557 หัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ ได้มีข้อสั่งการในการประชุม คณะรักษาความสงบแห่งชาติ ให้กระทรวงคมนาคมประสานกับกระทรวงกลาโหม (กองทัพเรือ) ร่วมกัน พิจารณาหาแนวทางการพัฒนาสนามบินอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 และกำหนด แนวทางการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งทางรถไฟ (Airport link) ระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานอุตะเถากับกรุงเทพมหานคร เพื่อรองรับการขยายตัวของการคมนาคมขนส่งทางอากาศในอนาคต

วันที่ 12 กันยายน พ.ศ. 2557 รัฐบาลได้แถลงนโยบายต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ในการพัฒนา โครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งและคมนาคม ด้านคมนาคมทางอากาศ โดยปรับปรุงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสากลในภูมิภาค ส่งเสริมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน ในภูมิภาค เพื่อให้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศได้อย่างมีประสิทธิภาพ ตลอดจนสนับสนุนให้ เกิดการพัฒนานิคมอุตสาหกรรมการบินของประเทศ การซ่อมบำรุงอากาศยาน และการพัฒนา ขีดความสามารถในการให้บริการขนส่งทางอากาศให้มีคุณภาพได้มาตรฐานในระดับสากล รวมทั้งการใช้ ท่าอากาศยานในภูมิภาค อาทิ ท่าอากาศยานอุตะเถา เป็นท่าอากาศยานเพื่อเสริมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

ดังนั้น เพื่อให้ผลการดำเนินการเป็นไปตามนโยบายที่แถลงต่อสภานิติบัญญัติแห่งชาติ กระทรวง คมนาคมและกองทัพเรือจึงได้ประชุมร่วมกัน และมีมติเห็นชอบร่วมกันในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้ เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ภายใต้การบริหารงานของกองทัพเรือ โดยตอบสนองภารกิจ 2 ด้าน คือ ด้านความมั่นคงและด้านการพาณิชย์อย่างสมดุล เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ภายใต้แนวความคิด “One Airport Two Missions” (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.1-2) และมีความคืบหน้าในการดำเนินการ ดังนี้

1. บันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 วันที่ 3 มิถุนายน พ.ศ. 2558 พลอากาศเอก ประจิน จั่นตอง รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม และพลเรือเอก ไกรสร จันท์สุวานิชย์ ผู้บัญชาการทหารเรือ ได้ลงนามในบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 โดยมี นางสร้อยทิพย์ ไตรสุทธิ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม พลเรือเอก พิจารณ์ อีร์เนตร ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ ผู้บริหารและหัวหน้าหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคม และกองทัพเรือ เข้าร่วมในพิธีดังกล่าว ทั้งนี้ กระทรวงคมนาคม และกองทัพเรือ ได้เห็นชอบร่วมกันในการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 มีรายละเอียดสำคัญ ดังนี้

การลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือ (Memorandum of Cooperation : MOC) เรื่อง การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ระหว่างผู้บัญชาการทหารเรือ กับรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

บันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ ดังกล่าว มีวัตถุประสงค์เพื่อประสานความร่วมมือ (Synergy) ในการพัฒนาพื้นที่ การวางแผนธุรกิจ (Business Plan) การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน รวมทั้งการจัดทำแผนและงบประมาณ เพื่อเพิ่มศักยภาพให้ท่าอากาศยานอุตะเถาเป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ภายใต้การบริหารงานของกองทัพเรือ โดยมีเป้าหมายการดำเนินงานแบ่งออก 3 ระยะ ดังนี้

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2558 – พ.ศ. 2560)

ในระยะแรกนี้ มีเป้าหมายในการเพิ่มศักยภาพท่าอากาศยานอุตะเถาให้สามารถรองรับผู้โดยสารจำนวน 3 ล้านคน/ปี โดยใช้อาคารผู้โดยสารที่มีอยู่เดิมและอาคารหลังใหม่ (อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2) (ปัจจุบันดำเนินการสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว) รวมทั้งปรับปรุงและเพิ่มศักยภาพทางวิ่ง ทางขับ ลานจอดอากาศยาน การบริการทางภาคพื้น ระบบเติมน้ำมัน และห้องบังคับการบินที่มีอยู่เดิมให้มีศักยภาพสูงขึ้น โดยให้กองทัพเรือเป็นผู้บริหารงานท่าอากาศยานอุตะเถาเหมือนเดิม สำหรับการพัฒนาโครงข่ายการคมนาคมเชื่อมโยงท่าอากาศยานอุตะเถากับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง และพื้นที่ท่องเที่ยวในภาคตะวันออก ให้สามารถเดินทางได้สะดวก รวดเร็ว และมีความปลอดภัยนั้น หน่วยงานที่รับผิดชอบ อาทิ กรมทางหลวงจะดำเนินการก่อสร้างขยายทางหลวงหมายเลข 331 ตอนแยกทางหลวงหมายเลข 36 (พนมสารคาม) – บรรจบทางหลวงหมายเลข 3 (อำเภอสัตหีบ) โดยขยายจาก 2 ช่องจราจร เป็น 4 ช่องจราจร ตลอดจนเตรียมการก่อสร้างโครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา – มาบตาพุด และปรับถนนทางเข้า – ออกหลักในฝั่งตะวันตกของท่าอากาศยาน ให้สอดคล้องกับการบริการเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานในปัจจุบัน ทั้งนี้ หากมีจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้นกว่าที่คาดการณ์ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งเป็นหน่วยงานในสังกัดกระทรวงคมนาคมจะเข้ามาอำนวยความสะดวกในการให้บริการด้านภาคพื้น (Ground Service) เฉพาะในกรณีที่กองทัพเรือร้องขอโดยตรงหรือให้ความเห็นชอบแล้วเท่านั้น ส่วนบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด จะพิจารณาโครงสร้างห้วงอากาศที่ใช้ร่วมกันระหว่างเส้นทางบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง

และท่าอากาศยานอยู่ตะเภาให้สอดคล้องกัน เพื่อให้ผู้โดยสารได้รับความสะดวกและรวดเร็ว เกิดประสิทธิภาพสูงสุด

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2561 – พ.ศ. 2563)

ระยะนี้จะเป็นการเตรียมความพร้อมเพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานซึ่งอยู่ภายใต้ความดูแลของ กองทัพเรือ เพื่อรองรับผู้โดยสารซึ่งคาดการณ์ประมาณ 3 ล้านคน/ปี (บนพื้นฐานอัตราการเติบโตของปริมาณ การจราจรทางอากาศ ร้อยละ 7) โดยใช้ประโยชน์จากอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 รวมถึงการเตรียมการศึกษาใน การบริหารจัดการพื้นที่การให้บริการเชิงพาณิชย์และความมั่นคง ภายใต้ความเห็นชอบของกองทัพเรือ

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2563 เป็นต้นไป)

ระยะนี้จะเป็นการศึกษาการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานพื้นที่ Landside และ Airside และสิ่งอำนวยความสะดวกในการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ให้รองรับการเติบโตของกิจการการบิน ในอนาคต (กระทรวงคมนาคม, 2558ก, น.1-3)

2. แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอยู่ตะเภาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3

ประกอบด้วย 2 แผนงานสำคัญ ได้แก่ แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่าย การคมนาคมกับภายนอกท่าอากาศยานอยู่ตะเภา และแผนธุรกิจส่งเสริมกิจการของท่าอากาศยานอยู่ตะเภา ซึ่งทั้ง 2 แผนงาน มีรายละเอียดสรุป ดังนี้

2.1 แผนงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมกับภายนอก ท่าอากาศยานอยู่ตะเภา รวมทั้งสิ้น 56 รายการ 1 การสนับสนุน ประกอบด้วย

1) การปรับปรุงและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกภายในท่าอากาศยานอยู่ตะเภา จำนวน 36 รายการ วงเงินงบประมาณ 1,023.53 ล้านบาท จำแนกเป็น

1.1) ภายในอาคารผู้โดยสาร จำนวน 7 รายการ เช่น อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 เป็นต้น

1.2) พื้นที่ Landside จำนวน 9 รายการ

1.3) พื้นที่ Airside จำนวน 20 รายการ (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.6)

ตารางที่ 6 แสดงกรอบวงเงินงบประมาณสำหรับการปรับปรุงและจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกภายใน
ท่าอากาศยานอุตะเภ่า จำนวน 36 รายการ

| รายการ | กรอบวงเงินลงทุนโครงการ (ล้านบาท) | | | | | | | รวมทั้งสิ้น |
|---|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------------------|-------------|
| | ระยะที่ 1 | | | ระยะที่ 2 | | | ระยะที่ 3 | |
| | พ.ศ. 2558 | พ.ศ. 2559 | พ.ศ. 2560 | พ.ศ. 2561 | พ.ศ. 2562 | พ.ศ. 2563 | พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป | |
| การปรับปรุงและจัดหา สิ่งอำนวยความสะดวก ภายในท่าอากาศยาน อุตะเภ่า 36 รายการ | 0 | 1,013.53 | 0 | 10.00 | 0 | 0 | 0 | 1,023.53 |

หมายเหตุ : รายการที่จะต้องดำเนินการเร่งด่วนภายในปี 2559 มีจำนวน 35 รายการ วงเงิน 1,013.53 ล้านบาท เป็นรายการที่ไม่ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณ ประจำปี 2559 ไว้ จึงมีความจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉินหรือจำเป็น ประจำปี 2559

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าให้เป็นที่ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.6, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2

วันที่ 9 สิงหาคม พ.ศ. 2559 พล.ร.อ.นริศ ประทุมสุวรรณ ผู้บัญชาการกองเรือยุทธการ เป็นประธานเปิดอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 2 ของท่าอากาศยานอุตะเภ่า เพื่อทำการทดสอบระบบ ทั้งนี้ พล.ร.ต.วรพล ทองปรีชา ผู้อำนวยการท่าอากาศยานอุตะเภาระยอง-พัทยา รายงานว่า รัฐบาลได้เล็งเห็นความสำคัญจึงได้มีการขยายและพัฒนาสนามบินอุตะเภ่าเพื่อใช้ในเชิงพาณิชย์ให้เกิดประโยชน์สูงสุดกับประเทศ โดยได้อนุมัติงบประมาณแก่กองทัพเรือเพื่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่พร้อมสิ่งอำนวยความสะดวก เมื่อเดือนกันยายน พ.ศ. 2557 งบประมาณ 619 ล้านบาท อาคารที่พักผู้โดยสารแห่งนี้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 3 ล้านคน/ปี จากอาคารที่ใช้งานอยู่เดิมซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 8 แสนคน/ปี ขณะนี้การก่อสร้างในส่วนแรกได้เสร็จสิ้นแล้ว ขั้นตอนต่อไปจะเป็นการทดสอบการทำงานของระบบต่าง ๆ และการติดตั้งอุปกรณ์อำนวยความสะดวกเพิ่มเติม (“หุ้มนกว่า 600 ล้านบาทสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร”, 2559)

2) การขอรับการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
จำนวน 19 รายการ 1 การสนับสนุน วงเงิน 28,723.20 ล้านบาท ประกอบด้วย

2.1) การพัฒนาด้านการขนส่งทางถนน (กรมทางหลวง) จำนวน 13 รายการ เช่น โครงการก่อสร้างทางหลวงพิเศษระหว่างเมืองสายพัทยา – มาบตาพุด เป็นต้น

2.2) การพัฒนาด้านการขนส่งทางราง (การรถไฟแห่งประเทศไทย) จำนวน 3 รายการ

2.3) การเดินรถโดยสารสาธารณะ (กรมการขนส่งทางบก) จำนวน 1 รายการ

2.4) การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ จำนวน 2 รายการ (บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด) และ 1 การสนับสนุน (บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)) (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.6)

ตารางที่ 7 แสดงกรอบวงเงินลงทุนขอรับการสนับสนุนด้านโครงสร้างพื้นฐานคมนาคม จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง

| รายการ | กรอบวงเงินลงทุนโครงการ (ล้านบาท) | | | | | | | รวมทั้งสิ้น |
|------------------------------|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------------------|-------------|
| | ระยะที่ 1 | | | ระยะที่ 2 | | | ระยะที่ 3 | |
| | พ.ศ. 2558 | พ.ศ. 2559 | พ.ศ. 2560 | พ.ศ. 2561 | พ.ศ. 2562 | พ.ศ. 2563 | พ.ศ. 2564 เป็นต้นไป | |
| การพัฒนาด้านการขนส่งทางถนน | 3,690.00 | 7,841.00 | 5,202.00 | 6,264.00 | 2,274.00 | 1,960.00 | 1,180.00 | 28,411.00 |
| การพัฒนาด้านการขนส่งทางราง | 0.00 | 50.00 | 260.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 310.00 |
| การเดินทางโดยสารสาธารณะ | ไม่ใช้งบประมาณในการดำเนินงาน | | | | | | | |
| การพัฒนาด้านการขนส่งทางอากาศ | 0.00 | 2.00 | 0.20 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 0.00 | 2.20 |
| รวม | 3,690.00 | 7,893.00 | 5,462.20 | 6,264.00 | 2,274.00 | 1,960.00 | 1,180.00 | 28,723.20 |

หมายเหตุ : รายการที่จะต้องดำเนินการเร่งด่วนภายในปี 2559 และเป็นรายการที่ไม่ได้ขอรับการจัดสรรงบประมาณประจำปี 2559 ไว้ จึงมีความจำเป็นต้องขอรับจัดสรรงบประมาณ งบกลาง รายการเงินสำรองจ่ายเพื่อกรณีฉุกเฉิน หรือจำเป็น ประจำปี 2559 ประกอบด้วย 1. โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรทางหลวงหมายเลข 3126 ตอน แยกทางหลวงหมายเลข 3 – ทางเข้าท่าอากาศยานอุตตะปะกาของกรมทางหลวง วงเงิน 250.00 ล้านบาท 2. โครงการก่อสร้างเพิ่มช่องจราจรถนนภายในท่าอากาศยานอุตตะปะกาของกรมทางหลวง วงเงิน 200.00 ล้านบาท และ 3. โครงการก่อสร้างสถานีรถไฟอุตตะปะกาของการรถไฟแห่งประเทศไทย วงเงินรวม 250.00 ล้านบาท (ปีงบประมาณ 2559 จำนวน 50.00 ล้านบาท ปีงบประมาณ 2560 จำนวน 200.00 ล้านบาท)

ที่มา : แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตตะปะกาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558, น.7, โดย กระทรวงคมนาคม, 2558ข, <http://www.cabinet.soc.go.th>.

3) การพัฒนาการเชื่อมต่อทางรถไฟไฟฟ้าความเร็วสูงสู่ท่าอากาศยานอุตตะปะกา จำนวน 1 รายการ

จากการศึกษาความเหมาะสมสำรวจและออกแบบรายละเอียดโครงการรถไฟความเร็วสูงสายกรุงเทพ-ระยอง มีสถานีตามแนวเส้นทางโครงการมี 6 สถานี ประกอบด้วย สถานีลาดกระบัง- สถานีฉะเชิงเทรา- สถานีชลบุรี – สถานีศรีราชา – สถานีพัทยา – สถานีระยอง ผู้โดยสาร Airport Rail Link สามารถเปลี่ยนถ่ายไปใช้รถไฟความเร็วสูงได้ที่สถานีลาดกระบัง วงเงินลงทุนโครงการรวมทั้งหมด 152,448 ล้านบาท

โดยเส้นทางไม่ได้ผ่านเข้าไปในท่าอากาศยานอุตะเถา อย่างไรก็ตาม กลุ่มบริษัทที่ปรึกษาซึ่งการรถไฟแห่งประเทศไทยว่าจ้าง ได้ศึกษาความเหมาะสมแนวเส้นทางเชื่อมต่อไปยังท่าอากาศยานอุตะเถาไว้ 3 กรณี ดังนี้

กรณีที่ 1 แนวเส้นทางจะทำโค้ง โดยจะขนานกับทางวิ่งของท่าอากาศยานหลังจากนั้นเมื่อออกจากท่าอากาศยานจะทำโค้งเพื่อบรรจบแนวนั้นทางรถไฟเดิมบริเวณสถานีบ้านฉาง

กรณีที่ 2 แนวเส้นทางจะวิ่งตรงและตัดกับทางวิ่งของท่าอากาศยานหลังจากนั้นจะวิ่งเข้าบรรจบแนวนั้นทางรถไฟเดิมบริเวณสถานีมาบตาพุด

กรณีที่ 3 ใช้แนวเส้นทางรถไฟเดิม โดยก่อสร้างสถานีเพิ่มเติมที่บริเวณสถานีบ้านฉาง/สถานีชุมทางเขาชีจรรย์ ซึ่งอยู่ใกล้ท่าอากาศยานมากที่สุด ซึ่งผู้โดยสารสามารถใช้บริการ Shutter Bus เพื่อเข้าสู่ท่าอากาศยาน (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.7)

2.2 แผนธุรกิจส่งเสริมกิจการของท่าอากาศยานอุตะเถา รวมทั้งสิ้น 21 รายการ ประกอบด้วย

ระยะที่ 1 (ระยะเร่งด่วน) สร้างความต้องการใช้บริการที่ผ่านอากาศยานอุตะเถา (Demand Side) จำนวน 17 รายการ ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2559

ระยะที่ 2 เพิ่มศักยภาพของการขนส่งสินค้าทางอากาศ จำนวน 2 รายการ ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2560

ระยะที่ 3 พัฒนาการเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน จำนวน 2 รายการ ดำเนินการในปีงบประมาณ พ.ศ. 2561 (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.8)

ทั้งนี้ ภายหลังจากลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือฯ กระทรวงคมนาคมได้แต่งตั้งคณะกรรมการจำนวน 2 คณะ คือ คณะกรรมการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานและการเชื่อมโยงโครงข่ายการคมนาคมกับภายนอกท่าอากาศยาน และคณะกรรมการวางแผนธุรกิจส่งเสริมกิจการของท่าอากาศยานอุตะเถา โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบด้วย กองทัพเรือ การท่าอากาศยานอุตะเถา กรมการขนส่งทางบก กรมการขนส่งทางบก กรมทางหลวง กรมทางหลวงชนบท สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร การรถไฟแห่งประเทศไทย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย หอการค้าจังหวัดระยองและคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินเพื่อประสานความร่วมมือ และขับเคลื่อนการดำเนินงานในการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ให้สำเร็จตามเป้าหมาย (กระทรวงคมนาคม, 2558ข, น.3)

ความเห็นของผู้ศึกษา

1. การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานที่มีบทบาทในเชิงพาณิชย์มากยิ่งขึ้นนั้น จำเป็นที่จะต้องได้รับการสนับสนุนจากหน่วยงานต่าง ๆ อาทิ กระทรวงคมนาคม กระทรวงการคลัง กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา กระทรวงทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานประมาณ กองทัพเรือ การท่าอากาศยานอุตะเถา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เพื่อให้สำเร็จตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ จำเป็นที่หน่วยงานเหล่านี้จะต้องประสานงาน มีการบูรณาการร่วมกันในหลาย ๆ ด้าน เช่น ด้านงบประมาณ (สำนักงานประมาณ) นโยบายการพัฒนาเชิงพื้นที่ (กองทัพเรือ) การคมนาคมขนส่งเพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารและสินค้าและเชื่อมโยงกับระบบขนส่งรูปแบบต่าง ๆ (กระทรวงคมนาคม) การพัฒนาการท่องเที่ยวในเขตภาคตะวันออก (กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย) เป็นต้น โดยหน่วยงานราชการจะต้องเป็นองค์กรนำและแสดงให้เห็นถึงความตั้งใจจริง มีความชัดเจนในแนวทางการพัฒนา และให้ภาคเอกชนเป็นผู้สนับสนุนต่อไป ทั้งนี้ การพิจารณากรอบการดำเนินงาน การกำหนดรายละเอียดต่าง ๆ แผนงาน โครงการต่าง ๆ ควรให้หน่วยงานราชการและภาคเอกชนพิจารณาร่วมกัน เพื่อให้เป็นไปตาม กฎ ระเบียบต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

2. การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถาให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ จะส่งผลทำให้เกิดระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบในเขตภาคตะวันออกได้อย่างสมบูรณ์ กล่าวคือ ในเขตพื้นที่ภาคตะวันออกนั้น มีความเหมาะสมในการพัฒนาเชิงอุตสาหกรรม อาทิ การผลิตปิโตรเคมี ก๊าซธรรมชาติ มีท่าเรือหลักของประเทศ คือ ท่าเรือแหลมฉบัง เพื่อใช้ในการขนส่งและกระจายสินค้าทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศ มีการเชื่อมโยงเส้นทางการคมนาคมทางถนนหลายเส้นทาง แต่การที่ไม่สามารถใช้ท่าอากาศยานเพื่อทำการขนส่งสินค้าได้อย่างเต็มศักยภาพ กลับกลายเป็นจุดอ่อนสำคัญที่จำเป็นต้องพัฒนา ดังนั้น การพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา จะสนับสนุนการรองรับระบบการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบได้อย่างบูรณาการ เป็นการลดต้นทุน เพิ่มประสิทธิภาพ ตรงต่อเวลา และสามารถใช้จ่ายพลังงานได้อย่างคุ้มค่า เกิดการกระจายสินค้าได้อย่างเป็นระบบ ทั้งการส่งออกและนำเข้าสินค้าจากต่างประเทศ

3. หากสามารถวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเถา ควบคู่ไปกับการพัฒนาท่าเรือที่สำคัญในเขตภาคตะวันออก ได้แก่ ท่าเรือแหลมฉบัง ท่าเรือมาบตาพุด และท่าเรือสัตหีบ ได้อย่างบูรณาการ มีการเชื่อมโยงระบบคมนาคมขนส่งเข้าด้วยกันอย่างมีประสิทธิภาพ ทั้งทางอากาศ ทางเรือ ทางถนน และทางราง ให้สามารถขนส่งและกระจายสินค้าได้หลายรูปแบบอย่างสมบูรณ์ จะเป็นการสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวทางเศรษฐกิจได้ โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าไปยังประเทศจีนตอนใต้ได้มากยิ่งขึ้น

จัดทำโดย

นายณัฐพงศ์ พันธุ์ไชย

วิทยากรชำนาญการ

กลุ่มงานบริการวิชาการ 2 สำนักวิชาการ

โทร. 0 2244 2071, 0 2244 2065

โทรสาร 0 2244 2058

บรรณานุกรม

- กระทรวงคมนาคม. (2558ก). กระทรวงคมนาคม และกองทัพเรือ ลงนามบันทึกข้อตกลงความร่วมมือการพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2559 จาก http://dip.mot.go.th/MOTC/News_MOTC/public/News_Onepage.jsp?motc_number=131/2558&motc_yy=2558
- _____. (2558ข). แผนปฏิบัติการเพื่อพัฒนาท่าอากาศยานอุตะเภ่าให้เป็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3, หนังสือเลขที่ คค (ปคร) 0208/478 วันที่ 3 พฤศจิกายน พ.ศ. 2558. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2559 จาก http://www.cabinet.soc.go.th/doc_image/2558/9931711921.pdf
- _____. (1 กรกฎาคม 2558ค). “อุตะเภ่า” ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์แห่งที่ 3 ตบโจทย์ด้านเศรษฐกิจและความมั่นคง One Airport Two Mission”, จดหมายข่าวรัฐบาลเพื่อประชาชน, 1 (5), 4-5.
- บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด*(มหาชน). รายงานประจำปี 2555. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2559 จาก http://cdn.airportthai.co.th/uploads/profiles/0000000002/filemanager/files/about%20aot/Annual_Report/THAIAnnualReport2555.pdf
- _____. รายงานประจำปี 2557. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2559 จาก http://cdn.airportthai.co.th/uploads/files/Annual_Report_of_2557_2.pdf
- _____. รายงานประจำปี 2558. สืบค้น 3 พฤศจิกายน 2559 จาก http://cdn.airportthai.co.th/pdf/AOT_AR_PDF-th.pdf
- “ทุ่มกว่า 600 ล้านบาทสร้างอาคารที่พักผู้โดยสาร”. (9 สิงหาคม 2559). ผู้จัดการออนไลน์. สืบค้น 4 พฤศจิกายน 2559 จาก <http://www.manager.co.th/QOL/ViewNews.aspx?NewsID=9590000079342>
- พุดพิงศ์ ปราสาททองโอสธ. (2552). “พระราชบัญญัติการขนส่งต่อเนื่องหลายรูปแบบ พ.ศ. 2548 กับการบังคับใช้ในกิจการเชิงพาณิชย์ของกองทัพเรือ ศึกษาเฉพาะกรณี “การเชื่อมโยงการประกอบกิจการท่าอากาศยานนานาชาติอุตะเภ่า และท่าเรือพาณิชย์สัตหีบ””. สืบค้น 4 พฤศจิกายน 2559 จาก http://elib.coj.go.th/managecourt/data/f13_44.pdf