

>2
 'ศักดิ์สยาม' ตั้งทำรออนุมัติโอนบริหารสนามบินหัวกะทิ

'ศักดิ์สยาม' ตั้งทำรออนุมัติโอนบริหาร 'สนามบินหัวกะทิ'

กรุงเทพธุรกิจ ● กรมท่าอากาศยาน มีแผนโอนสนามบินภูมิภาคให้กับบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. โดยในช่วงที่นายอาคม เติมพิทยาไพสิฐ เป็นรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้กำหนดแนวทางไว้ 4 สนามบินคือ สกลนคร ชุมพร แม่สอด และอุดรธานี และในสมัย นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ได้เปลี่ยนเป็นสนามบินบุรีรัมย์ กระบี่ แม่สอดและอุดรธานี ซึ่งล่าสุดได้ตัดสนามบินกระบี่ออกเหลือ 3 สนามบิน โดยใช้รูปแบบการจ้างบริหารสนามบิน
 นายศักดิ์สยาม กล่าวว่า ปัจจุบัน ทอท. กำลังศึกษากฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ขณะที่กรมท่าอากาศยานกำลังศึกษากฎระเบียบ



ศักดิ์สยาม ชิดชอบ



ถาวร เสนเนียม

แผนการโอนสนามบินภูมิภาคของกรมท่าอากาศยาน

สมัย
 อาคม เติมพิทยาไพสิฐ

- สกลนคร
- ชุมพร
- แม่สอด
- อุดรธานี

สมัย
 ศักดิ์สยาม ชิดชอบ

- บุรีรัมย์
- กระบี่
- แม่สอด
- อุดรธานี

มติบอร์ด ทอท.
รับโอน (22 ส.ค.)

- บุรีรัมย์
- กระบี่
- แม่สอด
- อุดรธานี

สมัย ศักดิ์สยาม ชิดชอบ
หารือข้อสรุปใหม่
โอนสนามบิน (27 ส.ค.)

- บุรีรัมย์
- แม่สอด
- อุดรธานี

 ใช้รูปแบบ Management Contract

เลยคงไม่ได้ ต้องพิจารณาให้รอบคอบ และ
ทำด้วยความถูกต้อง หย.ควรมีสติที่จะ
หาผู้บริหารมืออาชีพที่ดีที่สุด และเสนอ
ผลประโยชน์ให้กับรัฐมากที่สุดจริงๆ ส่วนการ
หารือในช่วงที่ผ่านมาว่าจะมีการจ้าง ทอท.
บริหาร ตนมองว่าเป็นเพียงแนวคิด เพราะ
หย.ไม่ได้มีอำนาจเต็มที่จะยกให้ใครมาบริหาร
ก็ได้ และไม่ว่าใครก็ต้องไม่มีสิทธิพิเศษด้วย”

นายถาวร กล่าวว่า คุณสมบัติเบื้องต้น
ของผู้บริหารสนามบินในมุมมองของรัฐมนตรี
ที่กำกับดูแลกรมท่าอากาศยาน เห็นว่า
ผู้ที่เข้ามาบริหารต้องสามารถพัฒนา
ท่าอากาศยานต้องลงทุนขยายอาคารต่างๆ เพื่อ
เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร
ได้อย่างเป็นรูปธรรม ทำผลประโยชน์ให้รัฐ
แบบเต็มเม็ดเต็มหน่วย และทำให้ท่าอากาศยาน
เป็นที่ขีดหน้าชูตาของประเทศ รวมทั้ง
ต้องมีแผนที่จะดึงคนในชุมชนเข้ามามีส่วนร่วม
สร้างงานและสร้างรายได้จากการใช้ประโยชน์
ท่าอากาศยาน

อย่างไรก็ตาม หากศึกษาข้อกฎหมาย
ต่างๆ แล้วพบว่า สามารถให้รัฐวิสาหกิจ หรือ
เอกชนเข้ามาบริหารจัดการได้อนาคตข้างหน้า
ก็สามารถใช้รูปแบบนี้กับสนามบินอื่นๆ ของ
กรมท่าอากาศยานได้เช่นกัน ไม่ใช่เฉพาะแค่
3 สนามบินตามมติของคณะกรรมการ ทอท.

รายงานข่าวจากกระทรวงคมนาคมระบุ
ว่าที่ผ่านมาข้อสรุปที่ได้จากการหารือระหว่าง
นายศักดิ์สยาม กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง กำหนด
รูปแบบที่จะใช้ในการให้หน่วยงานอื่นมาดูแล
สนามบินของกรมท่าอากาศยาน คือ รูปแบบ
สัญญาจ้าง ทอท.บริหารแทนการโอนสนามบิน

เป็นของ ทอท.ซึ่งการบริหารสัญญาาร่วมกัน
ทรัพย์สินจะยังคงเป็นของกรมท่าอากาศยาน
แต่ ทอท.จะเข้าไปบริหารและลงทุน ขณะที่
ถ้าไรจากการบริหารงานจะต้องนำเข้ากองทุน
หมุนเวียนของกรมท่าอากาศยาน

ทั้งนี้ จำนวนผู้โดยสารของสนามบิน
ที่กรมท่าอากาศยานดูแลพบว่า ในปีงบประมาณ
2562 สนามบินอุดรธานี มีผู้โดยสารมากที่สุด
2.57 ล้านคน รองลงมาสนามบินกระบี่ 2.53
ล้านคน สนามบินบุรีรัมย์ 354,742 คน และ
แม่สอด 196,076 คน

ในขณะที่แผนลงทุนสนามบินของกรม
ท่าอากาศยานระยะที่ 1 (2561-2565) มีวงเงิน
27,248 ล้านบาท รวม 17 สนามบินและระยะที่ 2
(2566-2570) วงเงิน 7,259 ล้านบาท รวม
8 สนามบิน โดยบางสนามบินอยู่ในแผนพัฒนา
ทั้ง 2 ระยะเช่น สนามบินอุดรธานีที่จะเปิดให้
หน่วยงานอื่นเข้ามาบริหาร

ทอก.เลืงสนามบินมีศัทยภาพ ศัทยผลคั้มค่าเชงพณัษย์

กรุงเทพธุรกิจ ● นายณัฒนัย ศัรสมรรทการ
กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท
ท่าอากาศยานไทย จ่ากัฒ (มหาชน) หรือ
ทอท.กล่าวว่ ภายหลังการทาร์อรร่วม
ระหว่งนายศัทยสยาม ชัฒชอบ รัฐมนตรั
ว่การกระทรวงคมนาคม นายถาวร เสนเนียม
รัฐมนตรัช่วยว่การกระทรวงคมนาคม ทอท.
และกรมท่าอากาศยาน ซึ่งมีข้อสรุปล้าง
ทอท.บริหาร 3 ท่าอากาศยาน หลังจากนั้น
ทอท.ได้ศัทยชอฎฎหมายเรืงการนำเงน
ที่ได้จากการจ้างบริหารไปบรรจุไว้ใน
กองทูนหมุณเวียของกรมท่าอากาศยาน
“หลังจากการทาร์อรรัั้งนั้น ทอท.
และกรมท่าอากาศยานก็มอบหมายให้
ระดับเจ้าหน้าทึประสานงานกันเบืงต้นว่
กองทูนหมุณเวียของกรมท่าอากาศยาน
ที่มีอยู่สามารถรับเงนที่ได้จากการบริหาร
ไว้ได้หรือไม่ เพราะถักฎฎหมายไม่เป็ดชอ
เงนที่ได้จากการบริหารก็ต้องส่งเบ็น
เงนคณคลังซึ่งจะหมายคความว่กรณีจ้างบริหาร
ไม่เป็นประโยชน์ต่อกรมท่าอากาศยาน”
สำหรับกรณีทึนายถาวร เสนเนียม
รัฐมนตรัช่วยว่การกระทรวงคมนาคม
ออกมาระบุว่ มีแนวทางทึจะให้กรม
ท่าอากาศยานนำ 3 สนามบินดังกล่ว

ออกมาเป็ดกว้างประมุลหามืออาชีฟ
ทึดีทึสุดเข้ามารับลัทธิบริหาร ไม่ใช้การจ้าง
ให้ ทอท.เข้ามาบริหารเพียงรายเดียวันนั้น
เรืงนี้ยังไม่ทราบรายละเอียดของ
แนวความคิดดังกล่ว รวมทั้งที่ผ่านมา
ยัณยัณว่ไม่มีการทาร์อรรัั้งเบ็นมาก่อน
นายณัฒนัย กล่าวว่ ทึมาของการ
โอนลัทธิรับบริหารท่าอากาศยานภูมิภาค
ของกรมท่าอากาศยาน มาเป็นของ ทอท.
เดิมทึเกิดจากการศัทยาด้านยุทธศาสตร์
การบินของชาติ เรืงการบริหารน่านฟ้า
แต่หากจะมีการเป็ดประมุลเพื่อการพณัษย์
ทอท.ก็มีความจำเป็นทึจะต้องพิจารณา
ความคั้มค่าเชงพณัษย์เป็นรายสนามบินไป
ดังนั้น ทอท.อาจไม่เข้าร่วมประมุลทุก
สนามบิน
“จุดเรืมต้นของการรับโอนสนามบิน
คือเรืงยุทธศาสตร์น่านฟ้าอย่างเดีย
ดังนั้น ทอท.ต้องขออู้อเสนอก่อนเพราะ
อย่างทึบอกคือ ถักลัดกระดุมเม็ดแรก
เป็นเรืงยุทธศาสตร์ เรากัดำเนินการใน
กระดุมเม็ดถดัๆ ไป เป็นเรืงยุทธศาสตร์
แต่ถักลัดกระดุมเม็ดแรกเป็นเชงพณัษย์
เรากัต้องวิเคราะห์ความคั้มค่าเชงพณัษย์
เป็นรายสนามบินไป”นายณัฒนัย กล่าว