

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/บทนำ-บทวิเคราะห์ วันที่: จันทร์ 18 พฤศจิกายน 2562 ปีที่: 33 ฉบับที่: 11378 Col.Inch: 104.93 Ad Value: 251,832 หน้า: 1(ล่าง), 2 PRValue (x3): 755,496 คลิป: สีสี่ หัวข้อข่าว: ความเห็น2ทาง เทอร์มินอล2สุวรรณภูมิ
--	--



ความเห็น2ทาง
 หนุน-ค้าน'เทอร์มินอล2'
 สนามบินสุวรรณภูมิ
 > 2

ความเห็น 2 ทาง

เทอร์มินอล 2 สุวรรณภูมิ

กรุงเทพธุรกิจ ● โครงการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายทางทิศเหนือ (Concourse A Anex) สนามบินสุวรรณภูมิ หรือที่เดิมเรียกว่าอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 หรือ เทอร์มินอล 2 วงเงิน 42,000 ล้านบาท ตามแผนของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.ที่กำลังจะเข้าสู่การพิจารณาของที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. (บอร์ด) วันที่ 20 พ.ย.นี้ ท่ามกลางการนำเสนอข้อมูลจากผู้ไม่เห็นด้วย

ทอท.ยันยึดหลัก 'ไอเคโอ' แค่อปรับวิธีบริหารจัดการ

นิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.กล่าวว่า ทอท.รวบรวมข้อคิดเห็นและตอบข้อซักถามหน่วยงานที่เกี่ยวข้องประกอบการตัดสินใจก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งทอท.ได้รวบรวมและชี้แจงผู้เกี่ยวข้องแล้ว ทั้งนี้ มีกำหนดรายงานผลการศึกษาให้ที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท.พิจารณาวันที่ 20 พ.ย.นี้ หากได้รับอนุมัติจะเสนอกระทรวงคมนาคม สำนักงานพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) และคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบโดยจะเปิดบริการปี 2566-



นิตินัย ศิริสมรรถการ

2567 เพื่อแก้ปัญหาแออัด จะรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มอีก 40 ล้านคน เป็น 82 ล้านคน

ทอท.ยืนยันว่าการพัฒนาอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ เป็นส่วนหนึ่งของแผนแม่บทฉบับที่ 5 ซึ่งปรับปรุงมาจากแผนแม่บทฉบับเดิม ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ศึกษาและแนะนำไว้ในปี 2536

โดยข้อมูลอ้างอิงจากแผนแม่บทของ ICAO ที่ได้ปรับปรุงล่าสุดเมื่อปี 2554 ซึ่งเป็นภาวะที่สนามบินสุวรรณภูมิรองรับผู้โดยสารเกินขีดความสามารถนั้น ICAO แนะนำให้ปรับปรุงแผนแม่บทเดิม โดยบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษรในแผนแม่บทว่า จากข้อเสนอเดิมที่ให้ขยายอาคารปลายฝั่งตะวันออกและตะวันตกจะยากมากที่จะทำเมื่ออาคารยังใช้งานเต็มขีดความสามารถอยู่

ICAO ให้คำแนะนำเพิ่มว่าวิธีการที่ดีที่สุดในระยะสั้น คือ การพัฒนาอาคารที่แยกเป็นอิสระต่อเนื่องจากอาคารเทียบเครื่องบิน A เพื่อรองรับผู้โดยสารในประเทศทั้งขาเข้าและขาออก

แนวทางการก่อสร้างจึงยังยึดหลักการเดิมของ ICAO ที่แนะนำให้ต่อขยายอาคารเทียบเครื่องบิน A ออกไปในตำแหน่งเดิมที่ ICAO เคยแนะนำทางด้านทิศเหนือ จะมีปรับก็เพียงวิธีการบริหารจัดการอาคารดังกล่าวให้เหมาะสมกับจำนวนและแนวโน้มผู้โดยสารตามคำแนะนำของผู้ใช้งานโดยตรง

ที่ผ่านมา ทอท.หารือกับผู้ให้บริการ
สายการบิน และผู้ประกอบการในสนามบิน
สุวรรณภูมิถึงปัญหาที่เกิดขึ้นต่อการให้บริการ
เช่น การจราจรติดขัดบริเวณลานจอดรถ
ผู้โดยสาร การใช้เวลารอนานทั้งในขั้นตอน
การตรวจหนังสือเดินทาง ซึ่งมีจำนวนเคาน์เตอร์
จำกัด จุติรับกระเป๋าและเคาน์เตอร์เช็คอิน
ไม่เพียงพอ

ผู้ร่วมหารือมีสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน คณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยาน และสศช. เห็นความจำเป็นที่จะต้องพัฒนาส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ซึ่งแก้ไขปัญหาก็ได้เร็วและผลกระทบน้อยที่สุด

“แผนแม่บทของสุวรรณภูมิไม่ได้ปรับเปลี่ยนทั้งหมด เพียงแต่ต้องบริหารจัดการความเร่งด่วน จึงปรับสร้างอาคารด้านทิศเหนือก่อน ส่วนการก่อสร้างอาคารด้านทิศใต้ก็ยังมิมีแผนพัฒนา แต่กำหนดเป็นเฟส 5 ซึ่งจะก่อสร้างปี 2568-2573 พร้อมรันเวย์ 4 ขณะที่การก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารหลังปัจจุบันด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก จะก่อสร้างในอนาคต”



ขยายอาคารแทนสร้างใหม่
ประหยัดงบ3หมื่นล้าน

สามารถ ราชพลสิทธิ์ วิศวกร
ผู้ร่วมจัดทำแผนแม่บทสนามบิน
สุวรรณภูมิ กล่าวว่า หากเทียบต้นทุน
ในการก่อสร้างตามมาตรฐานเดิม
คือการขยายอาคารผู้โดยสารหลังปัจจุบัน
โดยขยายพื้นที่ด้านทิศตะวันออก และ
ทิศตะวันตกจะคุ้มค่าน่ามากกว่าการก่อสร้าง
เทอร์มินัลทิศเหนือ เพราะขยายอาคาร
ใช้งบประมาณเพียง 1.2 หมื่นล้านบาท แต่สร้าง
อาคารใหม่ใช้งบมากถึง 4.2 หมื่นล้านบาท
มีส่วนต่างมากกว่า 3 หมื่นล้านบาท
นอกจากนี้ การก่อสร้างอาคารใหม่ยังใช้



สามารถ ราชพลสิทธิ์

เวลามากถึง 6 ปี ซึ่งจะไม่ทันต่อการขยายตัวของผู้โดยสาร

“การสร้างเทอร์มินัลใหม่ มีพื้นที่ถึง 3.4 แสนตารางเมตร หากมีการขยายเช่นนี้ แต่กลับไม่มีการเพิ่มหลุมจอดก็จะแน่นแบบเดิม เนื่องจากหลุมจอดประชิดอาคารใหม่ เป็นหลุมจอด 14 หลุมเดิมที่เคยเป็นหลุมจอดระยะไกลแค่เปลี่ยนมาเป็นหลุมจอดประชิดอาคาร”

จากการนำเสนอข้อมูลทั้งสองฝ่าย
ที่ต่างมีเหตุและผลที่ต่างกันไปแล้วท้ายที่สุด
แล้วการพิจารณาบนข้อเท็จจริงและ
ประโยชน์ต่อประเทศชาติสูงสุดเป็น
สิ่งจำเป็นที่สุดเพราะ “สุวรรณภูมิ” เป็น
เหมือนประตูบ้านบานใหญ่ของ
ประเทศทำได้ดีก็ประทับใจแต่แรกเห็น
ทำได้ดีก็เหมือนการส่งแขกกลับบ้าน
ด้วยความประทับใจ

กรุงเทพธุรกิจ Krungthep Turakij Circulation: 200,000 Ad Rate: 2,400	Section: First Section/บทนำ-บทวิเคราะห์			
	วันที่: จันทร์ 18 พฤศจิกายน 2562			
	ปีที่: 33	ฉบับที่: 11378	หน้า: 1(ล่าง), 2	
	Col.Inch: 104.93	Ad Value: 251,832	PRValue (x3): 755,496	คลิป: สีสี่
	หัวข้อข่าว: ความเห็น2ทาง เทอร์มินอล2สุวรรณภูมิ			

สมเจตน์ ทิณพงษ์ อดีตกรรมการผู้จัดการ บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด กล่าวในงานเสวนา “เทอร์มินัล 2 ตัดแปะ... หายนะสุวรรณภูมิ?” ที่จัดโดยวิศวกรรมสถานแห่งประเทศไทย ในพระบรมราชูปถัมภ์ (วสท.) โดยระบุว่าเทอร์มินัลด้านทิศเหนือ ที่ ทอท.ต้องการผลักดันมีที่มาอย่างไร หากจะอยู่ตรงนี้ต้องสร้างอย่างอื่นเพิ่มเติมอีก และท้ายที่สุดจะเป็นผลกระทบเสียเงิน 4.2 หมื่นล้านโดยใช่เหตุ

“การปรับมาสเตอร์แพลนสามารถปรับได้ แต่หากจะปรับแบบนี้ผลกระทบแรกคือเสียเงินเปล่า 4.2 หมื่นล้าน มันเสียเงินเปล่าแน่นอน เพราะสร้างอาคารตรงนี้ไม่มีเครื่องบินสามารถจอดได้ และไม่เพียงพอกับปริมาณผู้โดยสาร ตามที่ตั้งเป้าไว้”

สำหรับที่มาของคำว่าเทอร์มินัล ตัดแปะ มีข้อมูลชี้ชัดสำคัญว่าเรื่องตำแหน่งที่ตั้งของอาคาร ไอเคโอเขียนไว้ตรงนี้ไม่ผิดมาสเตอร์แพลน แต่ข้อเสนอแนะของไอเคโอ แท้จริงมีการกำหนดว่าหากจะสร้างอาคารตรงนี้จะต้องเกิดขึ้นภายใต้การให้บริการสนามบินเดียว แต่ปัจจุบันประเทศไทยมี 2 สนามบินที่ให้บริการสนามบินหลัก และกำลังจะมีสนามบินที่ 3 คือสนามบินอู่ตะเภาเข้ามารองรับ