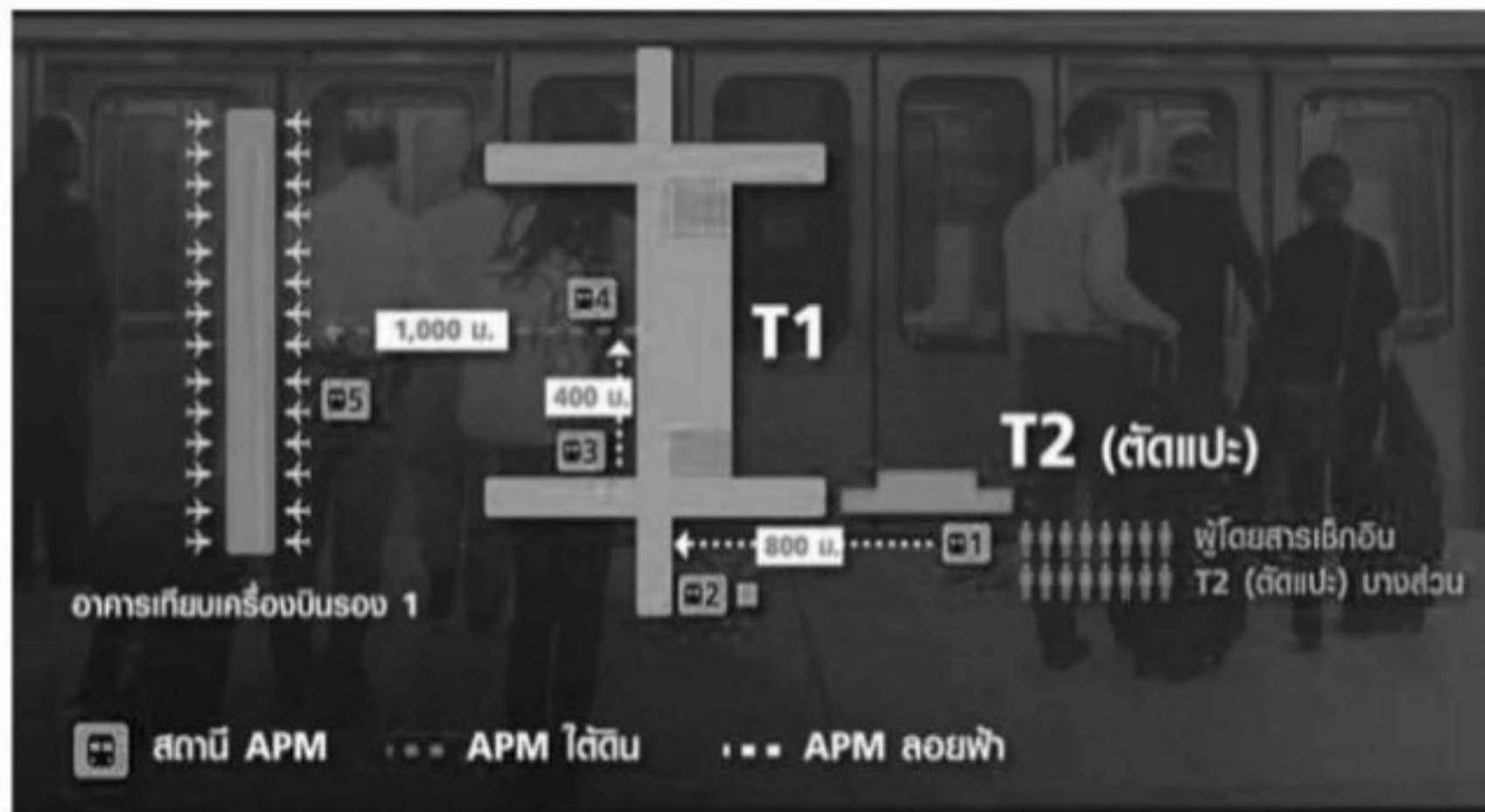




## ถ้า ผู้บริหาร ทอท. ใหญ่กว่า ครม. ใครใหญ่กว่า ทอท.?



ถ้า ทอท.ทำตามแนวทางแผนแม่บทสนามบินสุวรรณภูมิ คือ สร้างส่วนต่อขยายเทอร์มินัล 1 ด้านทิศตะวันออก (ตรงที่เป็นซีดีการ์เด้นในปัจจุบัน) โดยไม่ต้องรอให้สภาพดินตกแห้ง หรือคัดค้านการเปลี่ยนแปลงไปทำด้านอื่นๆ

ปานนี้ อาจจะเสร็จไปแล้ว

แต่จนแล้วจนรอด นึกว่าเลิกล้มความดีดั้นที่จะก่อสร้างอาคารเทอร์มินัล 2 ทางทิศเหนือ ที่ถูกขนานนามจากกลุ่มวิชาชีพสถาปัตย์และวิศวกรรมที่คัดค้านว่าเทอร์มินัลตัดแปะ (เนื่องจากอยู่นอกแผนแม่บทเดิม) แลَمْยังเป็นอาคารที่จะมีพื้นที่พาณิชย์จำนวนมาก กิ่งๆ ห้างสรรพสินค้า

กลับเป็นว่า ยังไม่ล้มเลิกความต้องการ

แต่ล่าสุด ทอท.และรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม ยังคงตะปัดตะบันผลักดันต่อไปอย่างเหลือเชื่อ

1. นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม เปิดเผยถึงกรณีศึกษาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) มีมติไม่เห็นด้วยกับโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ (North Expansion) ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ของบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. วงเงินลงทุน 42,000 ล้านบาท ว่า ได้นำเสนอต่อพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เพื่อขอให้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมขึ้นมาพิจารณา โดยมีนายอนุทิน ชาญวีรกูล รองนายกรัฐมนตรีและรัฐมนตรีว่าการกระทรวงสาธารณสุข เป็นประธาน และมีตนเป็นรองประธาน โดยมีผู้แทน สถาปนิก และทอท.ร่วมเป็นคณะกรรมการ

ทั้งนี้ ทอท.จะนำรายละเอียดเหตุผล ความจำเป็นในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือชี้แจง การก่อสร้างในส่วนนี้ จะไม่มีปัญหาในเรื่อง

ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานส่วนต่อขยายด้านตะวันออก (East Expansion) และ ขยายฝั่งตะวันตก (West Expansion) ก่อนตามแผนเดิม เพราะจะมีปัญหาในเรื่องการติดขัดในการเข้าออกของผู้โดยสาร อีกทั้ง เพื่อให้สอดคล้องกับศักยภาพของรันเวย์ที่ 3 ที่กำลังก่อสร้าง ที่มีเป้าหมายทำให้สนามบินสุวรรณภูมิ รองรับผู้โดยสารที่ 90 ล้านคน/ปี ในปี 2566 จึงต้องมีการเพิ่มอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ รองรับ 30 ล้านคน/ปี และอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 หรือ SAT-1 ที่รองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคน/ปี

“คงต้องฟังเหตุผลจากสภาพณ์ก่อน และหากเป็นไปได้ผมจะเสนอให้มีการก่อสร้าง ทั้งส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ และขยายอาคารเดิม ด้านตะวันออก และตะวันตก เรื่องนี้เห็นว่า ยังมีเวลาในการพิจารณาร่วมกัน” นายศักดิ์สยามกล่าว

2. ข้ออ้างที่หยิบยกกันขึ้นมา นั้น นาคิดว่า ไม่ได้มีอะไรใหม่ไปจากเดิมเลย ดังที่ ดร.สามารถ ราชพลสิทธิ์ อดีตรองผู้ว่าฯทอท. ได้เขียนบทความเดือน “เปิด จม.สภาพณ์ ฉบับที่ 2 ก้าน! เทอร์มินัล 2 ตัดแปะ แต่ ทอท.เงิน จะเดินหน้าสร้างให้ได้” ระบุว่า

“..ถ้าอยากรู้ว่าเนื้อหาในจดหมายฉบับที่ 2 ของสภาพณ์ที่ก้านเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ เป็นอย่างไร และทำไมจึงไม่สามารถเบรก ทอท.ได้ มาติดตามและช่วยกันค้นหาคำตอบ

หลังจากสภาพณ์การเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ หรือสภาพณ์ มีมติ ก้านการก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ตัดแปะ หรือส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือในสนามบินสุวรรณภูมิ ครั้งที่ 1 เมื่อวันที่ 19 ธันวาคม 2561 และได้มีหนังสือลงวันที่ 16 มกราคม 2562 ถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อแจ้งบริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท.ต่อไป แต่ ทอท.ก็ไม่ลดละความพยายาม โดยได้ขอให้สภาพณ์พิจารณาใหม่อีกครั้ง ในที่สุดสภาพณ์ได้มีมติก้านเป็นครั้งที่ 2 เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2563 และได้มีหนังสือลงวันที่ 29 ตุลาคม 2563 ถึงกระทรวงคมนาคมเพื่อแจ้ง ทอท.ต่อไป แต่ดูเหมือนว่าไม่สามารถหยุดยั้ง ทอท.ได้ ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือยังคงอยู่ในแผนงานก่อสร้างของ ทอท.

เนื้อหาในหนังสือของสภาพณ์ฉบับที่ 2 สรุปได้ดังนี้

1. ที่ตั้งของส่วนขยายด้านทิศเหนือจะต้องลงทุนเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในการเชื่อมโยงกับเทอร์มินัล 1 ที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน และอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1 เช่น รถไฟฟ้าไร้คนขับ หรือเอพีเอ็ม และระบบลำเลียงกระเป๋าสัมภาระผู้โดยสาร เป็นต้น ทำให้ผู้โดยสารจะต้องมีขั้นตอนและระยะเวลาในการเดินทางเพิ่มขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานเทอร์มินัล 1 ด้านทิศตะวันออกและตะวันตก จะไม่มีการลงทุนในระบบดังกล่าว ทำให้วงเงินค่าก่อสร้างต่ำกว่า แต่สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 30 ล้านคนต่อปี เช่นเดียวกับส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ซึ่ง ทอท.อ้างว่าจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 30 ล้านคนต่อปี

2. จากการพิจารณาแนวโน้มฐานะทางการเงินของ ทอท. ระหว่างปี 2563-2576 พบว่าหากมีการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ ทอท.อาจขาดสภาพคล่องทางการเงินระหว่างปี 2565-2567 ซึ่งในช่วงเวลาดังกล่าว ทอท.อาจต้องลงทุนเพิ่มเติมเพื่อพัฒนาสนามบินอื่น เช่น สนามบินดอนเมือง และสนามบินเชียงใหม่ เป็นต้น

ทำให้ ทอท.ต้องหาแหล่งเงินทุนเพิ่มเติมเพื่อเสริมสภาพคล่องในการลงทุนก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ

3. สถานการณ์การระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ทำให้ผู้โดยสารทางอากาศลดลงอย่างมาก องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) คาดการณ์ว่าจำนวนผู้โดยสารทั่วโลกในปี 2563 ลดลงจากปี 2562 ประมาณ 50-60% และจะกลับมาเป็นจำนวนเท่ากับระดับเดิม (ปี 2562) ได้ในปี 2567 ในขณะที่การแพร่ระบาดของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 ยังคงมีความไม่แน่นอนสูง การลงทุนพัฒนาจะต้องเป็นไปอย่างระมัดระวังรอบคอบเพื่อไม่ให้เกิดการลงทุนที่เกินจำเป็นในอนาคต ดังนั้น สภาพัฒน์จึงไม่เห็นด้วยที่จะยกเว้นงานขยายเทอร์มินัล 1 ด้านทิศตะวันออก ซึ่งใช้เงินลงทุนค่ากว่า แต่ ทอท.ควรเร่งดำเนินงานตามมติ ครม.เมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 เนื่องจากมีความพร้อมในการดำเนินงานได้ทันที และจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารน้อย เพราะเป็นการดำเนินการในช่วงเวลาที่มีผู้โดยสารชะลอตัว

สรุปได้ว่าสภาพัฒน์มีความเห็นให้ ทอท.เร่งขยายเทอร์มินัล 1 แทนการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ

แต่อย่างไรก็ตาม ทอท.ยังคงมุ่งมั่นที่จะก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือให้ได้ โดยอาจขอให้สภาพัฒน์พิจารณาใหม่อีกครั้ง ซึ่งผมเห็นว่าคงเป็นเรื่องยากที่สภาพัฒน์จะเปลี่ยนใจหาก ทอท.ไม่สามารถชี้แจงแสดงเหตุผลพร้อมด้วยรายการคำนวณและแบบจำลองเสมือนจริง (Simulation) ให้เป็นที่ประจักษ์ว่าการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือดีกว่าการขยายเทอร์มินัล 1 จริง และสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 30 ล้านคนจริง คงไม่มีใครสั่งสภาพัฒน์ได้ แต่เหตุใด ทอท.จึงไม่ยอมแพ้ มีอะไรดีหนอ ใครบอกได้บ้าง?

ข้อสงสัยและข้อสังเกตดังกล่าวข้างต้นจึงเป็นข้อกังขาที่ผมและประชาชนทุกคนชอบที่จะต้องขอคำชี้แจงให้สิ้นสงสัยจากหน่วยงานที่รับผิดชอบโดยตรง ทั้งนี้ก็เพื่อปกป้องผลประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชน ด้วยเจตนาที่จะให้ประชาชนได้รับประโยชน์จากสนามบินสุวรรณภูมิอย่างเต็มที่ โดยปราศจากข้อสงสัยใดๆ ทั้งสิ้นเท่านั้นเอง”

3. จะเห็นได้ว่า แนวทางที่สภาพัฒน์ ได้นำเสนอไว้นั้น มีหนทางออกและแนวทางแก้ปัญหาที่เหมาะสมไว้แล้วทั้งสิ้น สอดคล้องกับข้อเสนอแนะและข้อท้วงติงจากสภาวิชาชีพภาคประชาสังคมที่ติดตามเรื่องนี้

บัดนี้ เมื่อผู้บริหารทอท.ยังคงดึงดันจะผลักดันให้มีการก่อสร้างโครงการพัฒนาอาคารผู้โดยสาร ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ (North Expansion) ผ่านรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมต่อไปเช่นนี้อีก จึงน่าสงสัยว่า ทำไมผู้บริหารของ ทอท. จึงดึงดันถึงขนาดนี้

น่าสงสัยในเจตนาที่แท้จริงอย่างมาก

ถามว่า ในเรื่องที่มีการพิจารณากันไปแล้ว แผนแม่บทผ่านการพิจารณาไปแล้ว โครงการแยกแผนแม่บทก็ถูกตีตกไปแล้ว ต่อย้ำให้ ทอท. กลับไปบริหารให้เป็นไปตามแผนแม่บทก็แล้ว แต่ผู้บริหาร ทอท.กลับดึงดันจะผลักดันขึ้นมาจากหลุมอีก เพื่ออะไร?

ต้องการจะบริหารสนามบินแห่งชาติ เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศ ซึ่งกำลังจะมีสนามบินหลัก 3 สนามบินนานาชาติ ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง และอู่ตะเภา โดยมีรถไฟฟ้าความเร็วสูงเชื่อมสามสนามบินหรือต้องการเพียงจะได้พื้นที่พาณิชย์ในมูลค่าของตนเพิ่มขึ้นมา เพื่อการ

# แนวหน้า

Naew Na  
Circulation: 900,000  
Ad Rate: 900

Section: First Section/ความเห็น

วันที่: พุธ 9 ธันวาคม 2563

ปีที่: 41

ฉบับที่: 14470

หน้า: 5(บน)

Col.Inch: 113.86 Ad Value: 102,474

PRValue (x3): 307,422

คลิป: ชาว-ดำ

คอลัมน์: กวหน้าให้ใส่: ถ้า ผู้บริหาร ทอท. ใหญ่กว่า ครม.ใครใหญ่กว่า ทอท.?

บริหารจัดการแสวงหารายได้ หรือเปิดให้เอกชนรายใดเข้ามาทำธุรกิจแสวงหา  
ผลประโยชน์ทางพาณิชย์มาแบ่งปันกัน กันแน่?

ถ้าทำตามแนวทางที่คณะผู้บริหารประเทศได้พิจารณาไปแล้วไม่ได้ ถามว่า  
ควรจะเปลี่ยนแผนที่ผ่านการพิจารณาไปแล้ว หรือจะเปลี่ยนตัวผู้บริหาร ทอท.?

หรือว่า ทอท.ใหญ่กว่า ครม.?

หรือว่า มีใครใหญ่กว่า ทอท. ? และคิดว่าตนเองใหญ่กว่านายกรัฐมนตรี?

ใหญ่กว่า ครม.?

สำรวจ