



## ทอท.อุบสนามบิน “กระบี่, อุดรธานี”

จับตาผูกขาดธุรกิจ-คนไทยจ่ายค่าบริการเพิ่ม  
“คมนาคม” จัดเส้นมกราคมปี 65 เสนอ ครม.

# ทอท.อุบสนามบิน“กระบี่,อุดรธานี” จับตาผูกขาดธุรกิจ-คนไทยจ่ายค่าบริการเพิ่ม “คมนาคม”จัดเส้นมกราคมปี65เสนอครม.

จากข้อสั่งการของ พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี เมื่อ 4 ส.ค. 2561 สมัยรัฐบาล คสช. ให้โอนสนามบินของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) 4 แห่ง ได้แก่ อุดรธานี สกลนคร ตาก และชุมพร ไปให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. กระทรวงคมนาคมในขณะนั้นรับโจทย์มาดำเนินการ โดยมีเงื่อนไขต้องถูกกฎหมาย ระเบียบและหลักเกณฑ์ที่เกี่ยวข้อง ...ผ่านมากกว่า 3 ปี รัฐบาล คสช.เปลี่ยนเป็นรัฐบาลเลือกตั้ง มีนายคาคนเดิม ภารกิจยังไม่ลุล่วง เพราะติดประเด็นข้อกฎหมาย การโอนสนามบินของทย.ที่เป็นทรัพย์สินเป็นของรัฐ ให้ ทอท.ที่มีสถานะเป็นรัฐวิสาหกิจที่จดทะเบียนเป็นบริษัทมหาชน ในตลาดหลักทรัพย์ ไม่สามารถทำได้ล่าสุดพลิกตำรา เปลี่ยน...โอน เป็นให้สิทธิทอท.เข้าไปบริหารจัดการ โดย “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รว.คมนาคมขีดเส้น...ให้เสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.) เห็นชอบในเดือน ม.ค. 2565

ส่วนสนามบินเดิม 4 แห่ง คือ อุดรธานี สกลนคร ตากและ ชุมพร ก่อนหน้านี้ บอร์ด ทอท. มีมติปรับแผนขอรับโอนใหม่ โดยขอกระบี่ บุรีรัมย์ ตาก และอุดรธานี และสุดท้ายสนามบินตากก็ถูกตัดออกไปแบบ เงียบๆ ขอรับเฉพาะสนามบินหัวกะทิเถิด

### ● เปิดแผนเร่ง กย.เคลียร์ข้อติดขัด ปูพรมแดงต้อนรับ ทอท.

คมนาคม ทย. และทอท. มีการประชุมร่วมกันหลายครั้งจนได้ข้อสรุป และเหตุผลว่าสนามบินกระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ มีความเหมาะสมที่จะให้ ทอท.เข้าบริหารจัดการ โดยอ้าง 3 ประเด็น คือ 1. เรื่องการใช้ห้วงอากาศ (Air Space) และโครงข่ายสนามบินของประเทศในภาพรวมจะเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น เพราะเห็นว่าเที่ยวบินระหว่างประเทศของ ทอท. จะส่งเสริมการใช้ประโยชน์ห้วงอากาศและทำให้สนามบินรับผู้โดยสาร



และเที่ยวบินเพิ่มขึ้นในอนาคต 2. รัฐลดภาระในการจัดสรรงบประมาณให้ ทย. ในการลงทุนพัฒนาปรับปรุง สนามบิน 3. ทย.สามารถนำเงินบริจาคที่ได้จาก ทอท. เข้ากองทุนหมุนเวียน ทย.และนำไปใช้บริหารจัดการสนามบินที่เหลืออีก 25 แห่งได้

ส่วนเรื่องทรัพย์สินของรัฐ ที่ดินราชพัสดุ นั้น พบว่าสนามบินกระบี่ มีพื้นที่ 2,620 ไร่ เป็นพื้นที่ป่าสงวนแห่งชาติและที่ราชพัสดุ สนามบินอุดรธานี มีพื้นที่ 2,000 ไร่ เป็นที่ราชพัสดุทั้งหมด สนามบินบุรีรัมย์ พื้นที่ ประมาณ 3,750 ไร่เป็นพื้นที่ป่าสงวน พื้นที่ ส.ป.ก. ที่ราชพัสดุ

ซึ่งการให้ ทอท.เข้าบริหารสนามบินของ ทย. ในส่วนของที่ดินกรมป่าไม้ ให้ ทย. ขออนุญาตใช้ประโยชน์พื้นที่ป่าสงวนกับกรมป่าไม้ใหม่ ตาม พ.ร.บ.ป่าสงวนแห่งชาติพ.ศ.2507 จากเดิมมาตรา 13/1 เป็นมาตรา 16(1)



เพื่อขยายวัตถุประสงค์การใช้ที่ดินเพื่อก่อสร้างและบริหารจัดการสนามบิน และกิจกรรมที่เกี่ยวข้อง

ส่วนที่ราชพัสดุ ทั้งที่ดินและอาคาร ให้ ทอท.ทำแผน การใช้ประโยชน์ ระยะ 30 ปี เสนอกรมธนารักษ์ เพื่อให้กรมธนารักษ์จัดผลประโยชน์ตรงกับ ทอท. ระยะ 30 ปี และเร่งรัดให้ทอท.หารือกรมบัญชีกลางถึงความเป็นไปได้ ในการนำเงินบริจาคเข้ากองทุนหมุนเวียนของ ทอท.

นอกจากนี้ ให้ ทอท.เร่งขอใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ สำหรับสนามบินกระบี่ อุดรธานี และบุรีรัมย์ กับสำนักงานการบินพลเรือน แห่งประเทศไทย (กพท.) ให้เรียบร้อยโดยเร็ว หลังจากนั้นให้ ทอท.เข้าไปบริหารจัดการแทนได้ทันที

“ผู้ขอใบรับรองสนามบิน แต่กลับไม่ได้บริหาร...ส่วนผู้ที่จะเข้ามาบริหารไม่ได้เห็น้อยขอใบรับรองเอง ...สะดวกสบาย แบบนี้ไม่มีที่ไหน!!!”

● “ศักดิ์สยาม” เชื้อผีมือ กอก.กำกำไรเพิ่ม-ลั่นสนามบินเป็นของประเทศไทยและทุกคน

ด้าน “ศักดิ์สยาม ชิดชอบ” รมว.คมนาคม เปิดเผยว่าเรื่องให้ ทอท.บริหาร 3 สนามบินของ ทอท. ขณะนี้ อยู่ในขั้นตอนประสานกรมธนารักษ์ เรื่องค่าเช่าที่ราชพัสดุจบแล้ว เหลือหลักเกณฑ์ของกรมบัญชีกลาง เรื่องวิธีปฏิบัติ ซึ่งเดิมกรมธนารักษ์มอบให้ ทอท.เป็นผู้ดำเนินการสนามบินในที่ดิน แต่เมื่อจะมอบให้ทอท.บริหารสนามบินนั้นแทน ทอท.จะต้องมอบพื้นที่ดิน กรมธนารักษ์และทอท.ไปเช่าจากกรมธนารักษ์ ซึ่งคาดว่าจะสรุปเสนอ ครม. ได้ในเดือน ม.ค. 2565 เพื่อให้ ทอท.เข้าบริหารโดยเร็ว

“สำหรับข้อกังวลถึงสถานะภาพของกองทุนหมุนเวียน ทอท.ไม่มีปัญหา ทาง ทอท.มีวิธีการที่ไม่ทำให้มีผลกระทบ มีแต่จะทำให้กองทุนได้เงินมากขึ้น แข็งแรงขึ้น เชื่อมั่น ทอท.เพราะผลประโยชน์ของ ทอท.มีกำไร”

อีกทั้งเรื่องนี้เป็นนโยบายของนายกรัฐมนตรี ที่มองว่าอยากให้นักเดินทางต่างประเทศสามารถเข้าถึงสนามบินภูมิภาคได้และช่วยลดความคับคั่งของสนามบินหลัก 6 แห่ง โดยเห็นว่าขณะนี้ ภาคอีสานยังไม่มีขั้ว จึงมองสนามบินอุดรธานีว่าเหมาะสม ส่วนภาคใต้ให้ ทอท.บริหารสนามบินกระบี่ เพราะสนามบินภูเก็ตมีปัญหาแออัด

“เป็นการให้สิทธิ ทอท.ในการบริหาร สนามบิน ทอท. สำหรับผมอยากให้เป็นความร่วมมือกัน เพราะประโยชน์สูงสุดจะอยู่ที่ประเทศไทย ไม่อยากให้บอกว่าสนามบินเป็นของใคร เพราะสนามบินเป็นของคนทั้งประเทศ ใครมีความพร้อมก็บริหารไม่ใช่ ทอท.ไม่เก่ง แต่เนื่องจากเป็นราชการ ซึ่งจะมีเรื่องงบประมาณและวิธีการลงทุนแบบ มีภารกิจในการบริหารการบริการสาธารณะ ส่วนทอท.เป็นรัฐวิสาหกิจ ได้สิทธิ์ตามอำนาจกฎหมาย ทำได้อีกแบบ และการบริการต้องมีผลกำไรด้วยอยากให้ออกมาทำอะไรทำอะไรได้มากกว่า “

● กอก.ชื้อบ้านฟ้าอีสานโล่ง วางแผนจัด slot บินตรง

“นิตินัย ศิริสมรรถการ” กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ระบุว่าทอท.จะเข้าบริหารสนามบิน ทอท. นั้นมี 3 รูปแบบ คือ 1. โอนทำไม่ได้ เพราะ ทอท.เป็นบริษัทมหาชน 2. มอบสิทธิ์ในการบริหารจัดการ จะมีรายละเอียดหัวข้อที่ทอท.สามารถเข้าไปรับสิทธิ์บริหาร ภายใต้เงื่อนไขและกฎเกณฑ์ เช่น ต้องลงทุนด้วยหรือไม่ และอะไรที่ให้สิทธิ์กับ ทอท. ซึ่งเป็นบริษัทมหาชนจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ อะไรที่ให้ไม่ได้ในขณะเดียวกัน จะต้องมีเงื่อนไขกฎเกณฑ์ในการที่ ทอท.จะชำระค่าสิทธิ์กลับมาให้ ทอท.หรือกองทุน กองทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน 3. รับจ้างบริหาร ทอท.มีหน้าที่บริหารและรับค่าจ้าง ไม่ต้องลงทุนใดๆ

ซึ่ง ทอท.จะทำแผนการบินเพื่อให้ผู้โดยสารจากต่างประเทศ สามารถบินตรงไปที่ สนามบินอุดรธานีหรือบุรีรัมย์โดยไม่ต้องแวะผ่านกรุงเทพฯ

นอกจากลดความแออัดของน่านฟ้าแล้ว ยังรับรายได้ค่าธรรมเนียม PSC เป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ 700 บาท จากเดิมที่ต้องแวกกรุงเทพฯ ก่อนไปอุดรธานี และนับเป็นผู้โดยสารภายในประเทศค่า PSC 100 บาท

กำไรที่เกิดขึ้นจะนำไปเจรจาเรื่องการจ่ายผลตอบแทนในการรับสิทธิ์บริหาร ซึ่งจะต้องหักในเรื่องค่าลงทุนและรูปแบบในการจ่ายซากลงทุน

จะต้องสรุปเสนอ กรม.ขออนุมัติ คาดว่าจะเสนอได้ ม.ค. 2565 หลัง กรม.เห็นชอบ จะเข้าสู่ขั้นตอนเริ่มนับหนึ่งการมอบสิทธิ์บริหาร เริ่มเข้าทำ Due Diligence คาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 1 ปี ในขณะที่ ทอท.จะต้องมีเวลาในการจัดการทั้งด้านบุคลากร และเครื่องมือ จะมีการถ่ายโอนหรือเออร์ลีอย่างไร มีเรื่องการออกไปรับรองสนามบิน ซึ่งหลังจากโดน ชงแดง ICAO ให้ทุกสนามบินต้องมีใบรับรอง ซึ่งทาง กพท.อยู่ระหว่างดำเนินการ ทอท.ก็ดำเนินการให้เรียบร้อยก่อน

"เรื่องรายได้ที่จะเกิดขึ้น ทอท.จะต้องมีแผนเรื่อง SLOT เพื่อจัดเที่ยวบินมายังอุดรฯ บุรีรัมย์เพื่อสร้างรายได้ จากผู้โดยสารระหว่างประเทศ จากยุโรป ไปอุดรฯ ต้องสร้างดีมานด์ ส่วนการลงทุนอาจจะมีส่วน เช่น เครื่อง เอกซเรย์แบบ CT scanner ไม่ใช่ AT scanner โดย ทอท.สามารถนำจากสนามบินอื่นไปใช้ได้"

● ไม่การันตีรายได้กองทุนฯ ซีเควิตกระบก "กระบี่" จะไม่บูมเท่าเดิม

ส่วนกรณีรายได้กองทุน ทอท.หลังจากให้ ทอท.เข้าไปบริหารจัดการ 3 สนามบินแทนจะเป็นอย่างไร เพราะต้องไม่ล้มสนามบินกระบี่ เป็นแหล่งรายได้ของ ทอท. ที่มาหล่อเลี้ยงสนามบินภูมิภาคอื่นๆ ช่วยลดภาระงบประมาณ

นิตินัยกล่าวว่า ส่วนตัวไม่มีส่วนได้ส่วนเสียกับเรื่องนี้ เพราะกว่าจะโอนเสร็จก็จะหมดวาระแล้ว แต่ทำโดยมองในภาพของประเทศโดยรวมที่จะเป็นฮับ โดยอุดรธานีเป็นฮับอีสานเหนือ ส่วนบุรีรัมย์เป็นฮับอีสานใต้ ที่มีพื้นที่ที่ว่างอากาศว่างอยู่ ดังนั้นการโอน 2 สนามบินอีสานดังกล่าวเพื่อทำฮับ ส่วนกระบี่ มีปัจจัยจากที่สนามบินภูเก็ตเต็มขีดที่ สนามบินพังงา (ภูเก็ตแห่งที่ 2) ยังไม่เกิด และเมื่อเกิดโควิด-19 กรณีการลงทุน สนามบินพังงา จะต้องพิจารณาว่าจำนวนผู้โดยสารกลับเป็นอย่างไรที่คาดหวังไว้เดิมหรือไม่ คุ่มค่าที่จะลงทุนหรือไม่

ทอท.จึงมองกระบี่ คนละครึ่งกับอุดรธานีและบุรีรัมย์ และมองคนละมุมกับ ทอท. เพราะหลังจากนั้นนอกจากจะเป็น new normal แล้ว สภาพการบินจะกลับไปเท่าเดิมก่อนเกิดโควิดอีกเมื่อใด และยังมีบริบทใหม่ คือมีรถไฟความเร็วสูงเกิดขึ้น การพัฒนาสนามบินเพื่อให้เป็นฮับ จึงมีความสำคัญ และต้องเชื่อมกับระบบขนส่งอื่น

สำหรับกระบี่ ทอท.อาจจะยังมองว่ารายได้จะมีเหมือนก่อนเกิดโควิด ผู้โดยสารจะเดินทางกันมากด้วยเครื่องบิน และไม่มีรถไฟความเร็วสูง ส่วน ทอท.มองตรงข้ามเลย ดังนั้น เรื่องค่าตอบแทนต้องหามาจุดที่ 2 หน่วยมองไม่เหมือนกัน และให้นโยบายมาตัดสิน หรือรองรับ โดยมี สคร. กรมบัญชีกลาง กรมธนารักษ์ ที่จะพิจารณาว่าสามารถทำได้หรือไม่ หากต้องการให้สถานการณ์เงินของกองทุนเหมือนเดิมหรือไม่เหมือนเก่า แต่ต้องมีจุดที่ทั้ง 2 ฝ่ายยอมรับร่วมกันได้และทุกเรื่อง ผมเห็นว่าต้องมีทางออก

● เป็นเสียงค้านประชาชน ภาคเอกชนในพื้นที่

ทั้งนี้ มีข้อห่วงกังวลอย่างกว้างขวาง ทั้งประชาชนและภาคเอกชน ในจังหวัด ถึงความไม่เหมาะสมและไม่เป็นธรรมกับ ประชาชนและ ทอท. ในฐานะเป็นหน่วยงานรัฐที่ให้บริการโครงสร้างพื้นฐานกับประชาชน เนื่องจากกระบี่ และอุดรธานี ถือเป็นสนามบิน อันดับ 1 และ 2 ของ ทอท. ที่สร้างรายได้และมีกำไรให้ ทอท. นำไปหล่อเลี้ยงดูแลสนามบินที่ขาดทุน

ช่วยลดภาระงบประมาณภาครัฐได้ในช่วงที่ผ่านมา

โดยก่อนเกิดสถานการณ์โควิด-19 ผลดำเนินงาน ปี 2562 พบว่า สนามบินของ ทอท. 28 แห่ง มีกำไร 6 แห่ง 1. กระบี่มีกำไร 374.66 ล้านบาท 2. อุดรธานี มีกำไร 47.64 ล้านบาท 3.ขอนแก่น กำไร 37.04 ล้านบาท 4. สุราษฎร์ธานี กำไร 29.14 ล้านบาท 5. อุบลราชธานี กำไร 28.51 ล้านบาท 6. นครศรีธรรมราช กำไร 23.57 ล้านบาท

ขณะที่ภาพรวมผลการดำเนินงานของ ทอท.ปี 2562 มีรายได้รวม 5,476 ล้านบาท รายจ่าย 3,227 ล้านบาท มีกำไร 2,248 ล้านบาท ส่วนปี 2561 มีรายได้รวม 5,185 ล้านบาท รายจ่าย 2,962 ล้านบาท มีกำไร 2,223 ล้านบาท

แนวโน้มในการดำเนินงานอยู่ในทิศทางที่ดีขึ้น พลิกโฉมจากเดิมที่ขาดทุน สนามบินหลายแห่งร้าง ไม่มีเที่ยวพาณิชย์ แต่หาก ทอท. ไม่มีกระบี่ และอุดรธานี สนามบินที่มีศักยภาพสูง ก็คงกลับไปสู่ภาวะผลดำเนินงานขาดทุนเหมือนเดิม

● คู่บ/ไม่คู่บ คนไทยจ่าย PSC เพิ่มเป็น 100 บาท ส่วน กอก. บริจาคคืนกองทุน ทอท.หัวละ 4 บาท

เมื่อเปลี่ยนเป็นมอบความรับผิดชอบในการบริหาร และ ทอท.จะใช้วิธีบริจาคเงินเข้ากองทุนหมุนเวียน ทอท. โดยคำนวณจากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (PSC) ที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร อัตรา 4 บาทต่อหัว ซึ่งหากรายได้กองทุนฯ ทอท.ลดลง จนไม่พอกับรายได้ เกิดการขาดทุน ค่าถามคือ ทอท.ต้องกลับไปของงบประมาณเอาอุดหนุน เป็นการงบประมาณประเทศมากกว่าเดิม...ใช่หรือไม่

ปัจจุบัน ทอท.เป็นหน่วยงานราชการที่มีหน้าที่ให้บริการ อำนาจความสะดวกโครงสร้างพื้นฐานกับประชาชนจึงเก็บค่า PSC ผู้โดยสารภายในประเทศ 50 บาท หากให้ ทอท. เข้ามาบริหารจะเก็บเพิ่มเป็น 100 บาท เส้นทางระหว่างประเทศ ทอท.เก็บ 400 บาท ทอท.เก็บ 700 บาท ยังไม่นับค่าบริการต่างๆ ที่สายการบินจะต้องจ่ายเพิ่มตามอัตราที่ ทอท.จัดเก็บ ทั้งค่าธรรมเนียมขึ้น-ลงอากาศยาน / จัดเก็บอากาศยาน (Landing/ Parking Fee) ซึ่ง ทอท.เก็บอัตราที่สูงกว่า สนามบินราชการประมาณ 2 เท่า

ทอท. เป็นบริษัทมหาชน ดังนั้นจึงต้องแสวงหากำไร เพื่อผู้ถือหุ้น ซึ่งเป็นต่างชาติ กว่า 25% รายได้ส่วนหนึ่ง จะเป็นของผู้ถือหุ้นต่างชาติ ต่างกับ ทอท. ที่รายได้จะตกอยู่ในประเทศ ที่สำคัญประชาชนคนไทยได้ใช้บริการที่ไม่แพง

● รัฐงบไม่ต่ำกว่า 6,800 ล้านบาท พัฒนา 3 สนามบิน

ทอท. มีแผนลงทุนพัฒนาสนามบิน เพื่อส่งเสริมการเป็นศูนย์กลางด้านการคมนาคมของภูมิภาคอาเซียน ระยะ 5 ปี (ปี 2561-ปี 2565) วงเงินถึง 27,248 ล้านบาท เป็นการปรับปรุงทั่วประเทศ 17 สนามบิน ซึ่งมีกระบี่ อุดรธานีและบุรีรัมย์รวมอยู่ด้วย

โดยสนามบินกระบี่ มีแผนก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 3 ปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสารหลังที่ 1, 2 รับผู้โดยสาร จาก 4 ล้านคน/ปี เป็น 8 ล้านคน/ปี วงเงินลงทุน 2,923 ล้านบาท ก่อสร้างลานจอดเครื่องบินพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน 863 ล้านบาท ก่อสร้างทางขับขนานพร้อมระบบไฟฟ้าสนามบิน 941.90 ล้านบาท

สนามบินบุรีรัมย์มีโครงการต่อเติมความยาวรันเวย์ เป็น 2,900 เมตร วงเงิน 950 ล้านบาท . ก่อสร้างอาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ รับ 2.6 ล้านคน/ปี วงเงิน 775 ล้านบาท และปี 65 จะขยายลานจอดอากาศยานกว่า 3.8 ล้านบาท มีค่าเวนคืนอีก 110 ล้านบาท

ส่วนสนามบินอุดรธานีมีการปรับปรุงอาคารที่พักผู้โดยสาร วงเงิน

65 ล้านบาท ปรับปรุงรันเวย์ และแท็กซี่เวย์ วงเงิน 170 ล้านบาท

โอนสนามบินไม่ง่ายเหมือนครั้งโอนดอนเมือง, ภูเก็ต, เชียงใหม่, หาดใหญ่, เชียงราย ให้ ทอท.แล้ว เพราะวันนี้สถานะของ ทอท.ไม่ได้เป็นหน่วยงานรัฐแต่ เป็นบริษัทจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ฯ ขายหุ้น 30% ซึ่งมีต่างชาติอยู่ด้วย จึงเกิดทฤษฎี" ให้ ทอท.เข้าบริหาร"

"ถาวร เสนเนียม" อดีต รมช.คมนาคม ซึ่งเคยกำกับดูแล ทย. เคยระบุว่า "บริหารสนามบินต้องใช้มืออาชีพถามว่า ทย.ไม่เป็นมืออาชีพหรือ? ส่วน ทอท.หากอยากเข้ามาบริหารสนามบินของรัฐ ต้องดูว่ากฎหมายเปิดให้โอนได้หรือไม่ ซึ่งหากต้องการมืออาชีพ เหตุใดไม่เปิดประมูล เพราะจะได้ทั้งมืออาชีพ และรัฐได้ประโยชน์มากขึ้น และต้องฟังเสียงประชาชนภาคเอกชนในพื้นที่ด้วย"

### ● แน่กอก.ประมูลบริหารสนามบินต่างประเทศโชว์ฝีมือ

รายงานข่าวจากผู้ประกอบการ เผยว่าข้ออ้างเรื่องห่วงอากาศีสถานว่างแล้ว ทอท.จัด Slot ดึงสายการบินต่างชาติบินตรงไม่แวะสุวรรณภูมิ ฟังดูดี แต่หากผู้โดยสารไม่มากพอ สายการบินที่ไหนจะบิน

ส่วนค่า PSC ที่เก็บกับผู้โดยสารขาออก ปัจจุบันหากจะออกจากอุดรธานีไปต่างประเทศ ต้องเดินทางภายในประเทศ จากสนามบินอุดรธานี-สุวรรณภูมิ ทย.เก็บ 50 บาท นำเข้ากองทุนหมุนเวียนทั้งหมด เงินนี้อยู่ในประเทศทั้งหมด ส่วนขาออกจากสุวรรณภูมิ ทอท.เก็บ 700 บาท ซึ่งรายได้กำไรทอท.ต้องแบ่งผู้ถือหุ้นต่างชาติด้วย

กรณี ทอท.บริหารสนามบินอุดรธานี บินตรงไปต่างประเทศ ค่า PSC ในประเทศหายไปทันที เหลือแค่ 700 บาท ทอท.ได้ ผู้ถือหุ้น ทอท.ได้ แต่รายได้ที่ประเทศที่เคยได้จะหายไปเงินที่สามารถนำมาสร้างงานสร้างรายได้กับคนในประเทศหายไปในพริบตา

ทุกวันนี้ ทอท.บริหารสนามบินโดยผูกขาด ไม่มีการแข่งขัน หากมองว่า ทอท.เป็นมืออาชีพ สิ่งที่ ทอท.ควรทำคือออกไปบริหารสนามบินประเทศอื่น เพื่อหารายได้เข้าประเทศเช่น เพื่อนบ้านอย่างกัมพูชา หรือพม่า ตอนนีให้ฝรั่งเศส สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ที่อยู่ไกลกว่าไทยเข้าบริหารสนามบิน ... ทอท .