



กัลยา ยืนยง

เปิดปมโอน 3 สนามบิน

จากประเด็นเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาในแวดวงทางด้านอากาศ กรณีที่กรมท่าอากาศยาน (ทย.) ออกมาแจ้งว่าได้ขานรับนโยบายของรัฐบาลในการกำหนดยุทธศาสตร์ท่าอากาศยานของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ด้วยการเสริมศักยภาพการบริหารจัดการ และใช้ทรัพยากรท่าอากาศยานของภาครัฐให้เกิดประโยชน์สูงสุด

ล่าสุดเตรียมมอบความรับผิดชอบการบริหารจัดการท่าอากาศยาน 3 ท่าอากาศยานให้บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. คือท่าอากาศยานอุดรธานี กระบี่ และบุรีรัมย์ เพื่อเพิ่มปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารทั้งต่างประเทศและในประเทศ รวมถึงการพัฒนาธุรกิจที่เกี่ยวข้องเนื่องกับการบินได้อย่างคล่องตัวนั้น

เรื่องนี้ได้รับการเปิดเผยจากแหล่งข่าวในแวดวงคมนาคมว่า จากประเด็นดังกล่าวมีหลายคนตั้งข้อสังเกตว่าเหตุใดจึงมอบสนามบินทำกำไรให้กับ ทอท.ไปบริหารจัดการ ซึ่งในเรื่องดังกล่าวเมื่อมาพิจารณาเงื่อนไขหลักเกณฑ์พบว่า ประโยชน์จะตกเป็นฝ่ายของ ทย. เนื่องจาก ทย.จะได้รับการชดเชยรายได้ในการกำกับดูแลสนามบินจาก ทอท.เช่นเดียวกับตอนบริหารจัดการเอง

อีกทั้งตามหลักทฤษฎีการบริหารงานนั้น สนามบินที่สร้างกำไร ทย.ไม่ควรกำกับดูแลเอง เพราะหากมอบความรับผิดชอบให้กับ ทอท. คาดว่าจะสามารถสร้างกำไรได้มากกว่า ส่วนสนามบินที่ขาดทุน ทย.ควรกำกับดูแลเอง เพราะมีงบประมาณสนับสนุนจากภาครัฐ เพื่อประโยชน์ของประชาชน

ยกตัวอย่างเมื่อปี 2562 สนามบินกระบี่มีรายได้ประมาณ 550 ล้านบาท กำไร 370 ล้านบาท, อุดรธานีมีรายได้ 130 ล้านบาท กำไร 30 ล้านบาท และบุรีรัมย์มีรายได้ 17 ล้านบาท ขาดทุน 11 ล้านบาท เมื่อรวมผลการดำเนินงานทั้ง 3 สนามบินแล้ว ทย.จะมีรายได้ 389 ล้านบาท ซึ่งจะเป็นวงเงินที่ ทอท.จะต้องชดเชยรายได้ให้กับ ทย. โดยหลังจากนี้ ทย.จะคาด

การณ์ปริมาณผู้โดยสารในแต่ละปีในอนาคต เพื่อคำนวณรายได้ที่ ทย.จะได้รับต่อไป ซึ่งคาดว่าจะรายได้ที่ ทย.ได้รับจะเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องจากการประมาณการของผู้โดยสาร

สิ่งที่น่าจับตามองหลังจากนี้คือ 3 สนามบินที่ ทย.มอบให้ ทอท.รับผิดชอบ อาจส่งผลให้ค่าตัวโดยสารเพิ่มสูงขึ้นกว่าเดิม ซึ่งจะเป็นการเพิ่มภาระให้กับผู้โดยสารหรือประชาชน เนื่องจาก ทอท.มีการจัดเก็บค่าบริการผู้โดยสารขาออก (PSC) สูงกว่า ทย. แบ่งเป็น เส้นทางภายในประเทศ ทอท.จัดเก็บค่า PSC ราคา 100 บาทต่อคน ส่วน ทย.จัดเก็บอยู่ที่ 50 บาทต่อคน ขณะที่เส้นทางระหว่างประเทศ ทอท.จัดเก็บค่า PSC ราคา 700 บาทต่อคน ส่วน ทย.จัดเก็บอยู่ที่ 400 บาทต่อคน

ขณะที่ นวทัศน์ ก้องสมุทร หัวหน้าหน่วยวิจัยกลยุทธ์และตลาด ศูนย์วิจัยและบริการวิชาการการขนส่งทางอากาศ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ให้ข้อมูลว่า การคิดค่าธรรมเนียมของ ทย.และ ทอท.มีความแตกต่างกัน แต่ในแง่ของการให้บริการ ต้นทุนค่าบริการผู้โดยสาร ทย.จะน้อยกว่า แต่การบริหารงานไม่คล่องตัวเนื่องจากเป็นรัฐ ต้องรองรับประมาณ ทำให้การพัฒนาอาจไม่ต่อเนื่อง

ที่ผ่านมา ทย.เสียโอกาสในการเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจ กิจกรรมทางเศรษฐกิจมากมาย โดยเฉพาะพื้นที่สนามบินมีเป็นพันไร่อยู่ในมือภาครัฐ แต่กลับไม่ได้มีบทบาทในเรื่องของการทำเชิงพาณิชย์ แต่หากโอนย้ายสนามบินให้ ทอท. แม้จะมีงบประมาณแต่อย่างก็ตามสนามบินเชิงรายได้ไม่คอยได้มีความเปลี่ยนแปลง

มองว่าในอนาคต ทย.ควรมีรูปแบบการพัฒนาที่ชัดเจน ควรทำหน้าที่เป็นผู้กำกับดูแลมากกว่าเป็นผู้ให้บริการ เพราะบุคลากรของ ทย.ส่วนใหญ่เป็นผู้เชี่ยวชาญ จึงควรจะทำทบทวนบทบาทตัวเองแล้วปล่อยอย่างที่เป็นระบบในช่วง 5-10 ปีนี้ โดยอาจให้ท้องถิ่นหรือเอกชนเข้ามาในรูปแบบให้เช่าบริหาร เพราะที่ผ่านมาการทำงานของกระทรวงคมนาคมไม่มีผู้เชี่ยวชาญด้านอากาศเลย

คงต้องบอกว่าการมอบสิทธิความรับผิดชอบให้ ทอท.บริหารในครั้งนี้ ทย.ในฐานะหน่วยงานรัฐจะต้องมีมาตรการในการดูแล ตามที่ ทย.ออกมาการันตีว่าเป็นการมอบความรับผิดชอบในการบริหารจัดการเท่านั้น ไม่ได้มีการโอนทรัพย์สินของรัฐไปให้กับ ทอท.แต่อย่างใด ส่วนรายได้ ทย.ที่หายไปทาง ทอท.ก็มีการชดเชยให้ แน่แน่นอนว่าหลังจากนี้มีหลายฝ่ายจับตามอง หากการบริหารจัดการเป็นไปตามที่พูดไว้ นั่นก็หมายความว่านโยบายดังกล่าวมาถูกทางแล้ว.