

Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/คมนาคม		
	วันที่: พฤษภต 16 - ศุกร 31 ธันวาคม 2564		
	ปี: 23	ฉบับที่: 907	หน้า: 4(บน)
	Col.Inch: 107.37	Ad Value: 57,979.80	PRValue (x3): 173,939.40 คลิป: สีส
หัวข้อข่าว: ปักหมุด! ทอท.บริหารเพิ่ม 3 สนามบินไฟเขียว 'อุดรฯ-บุรีรัมย์-กระบี่' ม.ค. 2565			

ปักหมุด! ทอท. บริหารเพิ่ม 3 สนามบิน ลุ่มไฟเขียว 'อุดรฯ-บุรีรัมย์-กระบี่' ม.ค. 2565

ทอท. เตรียมบริหาร 3 สนามบินจาก ทย. จ่อชง ครม. ไฟเขียวเดือนมกราคม 2565 วางคอนเซ็ปต์ "อุดรฯ-บุรีรัมย์" อับ & เขตเวัยภาคอีสาน รองรับไฮสปีดเทรนเชื่อม "สปป.ลาว-กัมพูชา" ด้าน "กระบี่" ปันรับผู้โดยสารล้นจากภูเก็ต พร้อมคาดปีหน้ามีผู้โดยสาร 62 ล้านคน ยัน "ไอเอ็มครอน" ไม่กระทบผู้โดยสารภายในประเทศ

นายณิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เปิดเผยถึงควมคืบหน้าการรับมือความรับผิดชอบการบริหารจัดการ 3 ท่าอากาศยานจากกรมท่าอากาศยาน (ทย.) ได้แก่ กระบี่ บุรีรัมย์ และอุดรธานี ว่า กระทรวงคมนาคมเตรียมเสนอที่ประชุมคณะรัฐมนตรี (ครม.) แก้มติครม. เดิมที่มอบหมายให้กระทรวงคมนาคมไปพิจารณาโอน 4 สนามบิน ได้แก่ กระบี่ บุรีรัมย์ ตาก และอุดรธานี เปลี่ยนเป็น มอบความรับผิดชอบบริหาร 3 สนามบิน ด้วยแนวทางการสร้างศูนย์กลาง (ฮับ) ใหม่ในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (อีสาน)

ทั้งนี้ สืบเนื่องจากในปัจจุบัน ทอท. มีศูนย์กลางการบินอยู่ทางภาคเหนือ คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวง จ.เชียงราย เป็นเขตเวัย ขณะที่ภาคใต้มีท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นศูนย์กลางฯ และเขตเวัยคือ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ส่วนศูนย์กลางการบินของภาคกลางหรือกรุงเทพฯ (กทม.) มี 2 ท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดย 1 ใน 3 ของท่าอากาศยานที่ ทอท. จะมาบริหารจัดการนั้น คือ ท่าอากาศยานกระบี่นั้น เมื่อ ทอท. ได้รับมอบมาบริหารจัดการแล้วนั้น จะช่วยบรรเทาปริมาณผู้โดยสารของท่าอากาศยานภูเก็ต เนื่องจากแผนเดิมจะดำเนินการสร้างท่าอากาศยานพังงา (ภูเก็ต 2) แต่มีความล่าช้า เพราะต้องมีการเวนคืนที่ดินด้วย

“ส่วนอีก 2 สนามบิน คือ อุดรธานี และบุรีรัมย์

นั้น ขณะนี้การจราจรบินตัดกันไปตัดกันมาบนน่านฟ้า จึงเกิดความหนาแน่น ดังนั้น การเลือกสนามบินอุดรธานีนั้น จะช่วยเพิ่มน่านฟ้าที่ของภาคอีสานทางด้านบน และมีสนามบินบุรีรัมย์ ซึ่งเป็นน่านฟ้าเดี่ยวที่ยังว่าง จึงมีความเหมาะสม โดยการรับผิดชอบสนามบินบุรีรัมย์ อย่าโยงไปเรื่องการเมือง ซึ่งความเป็นจริงถือเป็นน่านฟ้าเดี่ยวที่ยังว่าง และไม่ติดเขตน่านฟ้าทหาร มองว่ามีโอกาสที่ดี เป็นเขตเวัยสามารถเชื่อมไปยังประเทศกัมพูชาได้ ซึ่งทั้ง 2 สนามบินด้วยแนวคิดของการสร้างฮับการบิน ซึ่ง ทอท. เดินหน้าเต็มตัวแน่นอน เพราะในปี 2567-2569 เราต้องการเห็นฮับที่สามารถเชื่อมไปยังประเทศเพื่อนบ้านได้อาที่ สปป.ลาว และกัมพูชา” นายณิตินัยกล่าว

นายณิตินัย กล่าวอีกว่า สำหรับในปี 2565 ทอท. ได้ปรับค่าประมาณการผู้โดยสารลดลง 50% เนื่องจากปริมาณการเดินทางยังคงฟื้นตัวช้ากว่าที่คาดการณ์ไว้และสถานการณ์โควิด-19 ร้ายแรงกว่าที่ประเมินไว้ ซึ่งเดิม ทอท. คาดการณ์ว่าในปี 2565 ผู้โดยสารจะกลับมาที่ 113 ล้านคน แต่จากการประเมินล่าสุด พบว่า ในปี 2565 จะมีปริมาณผู้โดยสารเหลือแค่ประมาณ 62 ล้านคน แบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศ (Domestic) จำนวน 35 ล้านคน และผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International) จำนวน 26 ล้านคน เช่นเดียวกับการปรับตัวเลขคาดการณ์ผู้โดยสารในปี 2566 ซึ่งปรับลดจากเดิมที่ 147 ล้านคน/ปี ปรับเป็น 116 ล้านคน/ปี



ในส่วนของโควิด-19 สายพันธุ์โอมิครอนนั้น ทอท. เชื่อว่า จะยังไม่ส่งผลกระทบต่อปริมาณเดินทางของผู้โดยสารภายในประเทศ หลังพบว่า มาตรการเปิดประเทศต้อนรับนักท่องเที่ยว ส่งผลให้แนวโน้มการเดินทางเริ่มทยอยฟื้นตัวอย่างมีนัยยะสำคัญ โดยเฉพาะยอดผู้โดยสารภายในประเทศคาดว่าจะภายใน 5-6 เดือน ปริมาณจะกลับมาเท่ากับช่วงก่อนเกิดโควิด-19 ขณะที่ ผู้โดยสารระหว่างประเทศนั้น หลังเปิดประเทศมีสายการบินระหว่างประเทศได้ทำการขออนุญาตการบินเพิ่มขึ้น 20% เป็นไปในทิศทางเดียวกับปริมาณผู้โดยสารต่างชาติที่กลับมาเติบโต 100% จากเดิม 2,000 คน/วันเพิ่มเป็น 4,000 คน/วัน

นายนิพนธ์ กล่าวต่อว่า ปัจจุบันผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยานนั้น ได้ปิดกิจการไปแล้วกว่า 52% กล่าวคือ ร้านค้าและธุรกิจบริการภายในสนามบินมากกว่าครึ่งหนึ่งปิดหมดแล้ว ขณะที่ผู้ประกอบการที่กำลังจะเตรียมปิดกิจการนั้นมีอีกประมาณ 26.94% ของผู้ประกอบการทั้งหมด หรือจำนวน 2,783 สัญญา โดยปิดกิจการไปแล้วหลังจากเกิดโรคระบาดโควิด-19 คิดเป็น 900 สัญญา ขณะที่ผู้ประกอบการที่เหลืออีกกว่า 2,250 สัญญานั้น คาดว่าประมาณ 50% ที่เหลือ มีแนวโน้มจะปิดกิจการ

ทั้งนี้ เมื่อวิเคราะห์เป็นปริมาณเชิงพื้นที่นั้น

พบว่า พื้นที่เชิงพาณิชย์กว่า 1 ใน 3 หรือ 115,000 ตร.ม. นั้น มีธุรกิจหยุดประกอบการไปแล้ว และยังมีที่ว่างเหลืออยู่อีก 113,000 ตร.ม. ซึ่งถือเป็นพื้นที่ว่างมีผู้ประกอบการมากกว่า 50% ของพื้นที่เชิงพาณิชย์ทั้งหมดหรือราว 430,000 ตร.ม. ดังนั้น ทอท. จึงเตรียมขยายมาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยาน ซึ่งถือว่ามีความจำเป็นต้องดำเนินการช่วยเหลือให้ธุรกิจเหล่านั้นให้ดำเนินต่อไปได้ เพื่อรองรับการเดินทางของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติในอนาคต

สำหรับมาตรการช่วยเหลือนั้น ทอท. จะขยายมาตรการช่วยเหลือเดิมออกไปอีก 1 ปี หรือจนถึงเดือนมีนาคม 2566 จากเดิมที่จะสิ้นสุดในเดือนมีนาคม 2565 สอดคล้องกับผลสำรวจความคิดเห็นของผู้ประกอบการภายในท่าอากาศยานกว่า 66% ระบุว่ามาตรการช่วยเหลือยังคงไม่มากพอ รวมถึงสอดคล้องกับผู้ประกอบการสายการบินกว่า 79% ที่ลงความเห็นไปในทิศทางดังกล่าว ในทางกลับกัน ทอท. ได้ทำการประเมินความคุ้มค่าพบว่า มาตรการช่วยเหลือผู้ประกอบการจะทำให้ ทอท. มีรายได้เชิงพาณิชย์เพิ่มขึ้นในปี 2565 อยู่ที่ 3,037 ล้านบาท และในปี 2566 เพิ่มขึ้น 6,171 ล้านบาท

ทั้งนี้ ถือเป็นทางเลือกที่เหมาะสมเมื่อเทียบกับการไม่ช่วยเหลือแล้วปล่อยให้ผู้ประกอบการ

Transport Journal Transport Journal Circulation: 35,000 Ad Rate: 540	Section: First Section/คมนาคม			
	วันที่: พฤษหส์ปดี 16 - ศุกร์ 31 ธันวาคม 2564			
	ปีที่: 23	ฉบับที่: 907	หน้า: 4(บน)	
	Col.Inch: 107.37	Ad Value: 57,979.80	PRValue (x3): 173,939.40	คลิป: สีสี่
หัวข้อข่าว: ปักหมุด! ทอท.บริหารเพิ่ม 3 สนามบินลู่ไฟเขียว 'อุดรฯ-บุรีรัมย์-กระบี่' ม.ค. 2565				

แบกรับภาระค่าใช้จ่ายจนอาจไปต่อไม่ไหวต้องปิดกิจการถาวร ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น ทอท. คาดว่า จะใช้เวลาถึง 10 ปี เพื่อหาผู้ประกอบการรายใหม่เข้ามาทดแทนผู้ประกอบการเดิมทั้งหมด นอกจากนี้ ฝ่ายวิเคราะห์ยังพบอีกว่าการส่งเสริมมาตรการช่วยเหลือนั้นจะทำให้ผู้ประกอบการทั้งกลุ่มร้านค้าปลีก กลุ่มร้านอาหารและกลุ่มธุรกิจบริการ มีความสามารถชำระค่าเช่าให้กับ ทอท. ตามสัญญาที่ได้กำหนดกันไว้ เช่นเดียวกับสัญญาของ King Power ที่จะมีการพิจารณาขยายระยะเวลาไปด้วยเช่นกันตามมาตรการช่วยเหลือดังกล่าว👉