

“ศักดิ์สยาม” คัดโอน 3 สนามบิน ต้นปี 66 ทอท. วิศวคุมดีมานด์ 142 ล.คน สัญญา 30 ปี

ผู้จัดการรายวัน 360° – “ศักดิ์สยาม” คัดโอน 3 สนามบิน ต้นปี 66 เร่งทำข้อมูลแจ้งคลัง-กสท.เคลียร์ปมบริษัทมหาชน ชี้เป้าหมายเพื่อกระจายผู้โดยสาร ด้าน ทอท. วิศวคุมดีมานด์ 142 ล้านคน พร้อมรับบริหาร ยอมรับประชาชนจ่ายค่า PSC แพงขึ้น แต่เป็นไปตามมาตรฐานบริการ

นายศักดิ์สยาม ชิดชอบ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม กล่าวว่า จากมติคณะรัฐมนตรี (ครม.) ที่เห็นชอบหลักการให้ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ ทอท. เข้าไปบริหารจัดการท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานบุรีรัมย์และท่าอากาศยานกระบี่ ของกรมท่าอากาศยาน (ทย.) นั้น เนื่องจากยังมีความเห็น ทั้ง กระทรวงการคลัง สำนักงบประมาณ รวมถึงทางตลาดหลักทรัพย์ ซึ่งหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องศึกษาเพิ่มเติม โดยเมื่อศึกษาเสร็จ ตามขั้นตอนจะรายงานต่อ ครม.เพื่อทราบต่อไป และเมื่อครม.รับทราบ คาดว่าจะเริ่มดำเนินการโอน 3 สนามบินในต้นปี 2566

ทั้งนี้ รูปแบบการบริหาร สนามบิน 3 แห่งนี้ คือ เปลี่ยนจากกรมท่าอากาศยาน ไปเป็น ทอท. บริหารจัดการแทนนั้น ทางกรมท่าอากาศยาน จะต้องคืนที่ดินให้กรมธนารักษ์ และ ทอท.จะเข้าไปเช่าจากกรมธนารักษ์แทน โดย ทอท.จะต้องไปหารือเรื่องอัตราค่าเช่า กับกรมธนารักษ์ต่อไป

“เมื่อมีการตั้งประเด็นการศึกษาอย่างไม่ครบถ้วน ก็ไปดำเนินการศึกษาเพิ่มเติม ซึ่งเจตนาของเราต้องการกระจายความหนาแน่นผู้โดยสาร ที่ปัจจุบันจะต้องเปลี่ยนเครื่อง ที่สนามบินสุวรรณภูมิและสนามบินดอนเมือง ออกไปยัง สนามบินภูมิภาค”

ผู้สื่อข่าวถามถึงประเด็นสถานะของ ทอท.ว่า ปัจจุบัน ทอท.มีสภาพเป็นบริษัทมหาชนในตลาดหลักทรัพย์ ทอท.ไม่ได้เป็นรัฐวิสาหกิจ 100% แล้ว ซึ่งแตกต่างจากเดิมที่ได้รับโอน สนามบินเชียงรายไปบริหาร นายศักดิ์สยามกล่าวว่า ประเด็นนี้ทางตลาดหลักทรัพย์ก็ถาม ซึ่งต้องไปศึกษาทำความเข้าใจทั้งระเบียบกฎหมาย วัธีบริหารเพื่อให้เกิดความเข้าใจเนื่องจาก เป้าหมายในการโอน 3 สนามบินของ ทย.ไปให้ ทอท. บริหารนั้น เพื่อทำให้เกิดประโยชน์กับส่วนรวม

“ปัจจุบัน ราคาหุ้นของ ทอท. เพิ่มขึ้น และมั่นใจว่าการโอนสนามบินให้ ทอท.บริหาร จะไม่ทำให้กองทุนท่าอากาศยานมีปัญหา แต่จะยิ่งทำให้มีความเข้มแข็งกว่าเดิมอีก”

สำหรับ กระทรวงการคลัง มีความเห็นให้การศึกษาเพิ่มเติมคือความเป็นไปได้ของโครงการ เปรียบเทียบกรณี ทย. ดำเนินการ กับ กรณี ทอท. ดำเนินการ, การคาดการณ์ประมาณการจำนวนผู้โดยสาร, แผนการลงทุน, แผนพัฒนาท่าอากาศยาน, ประมาณการรายได้รายจ่าย, ผลตอบแทนทางการเงิน ผลกระทบต่อ ทย. และ ทอท. และ แผนบริหารความเสี่ยงกรณีที่มีการดำเนินการไม่เป็นไปตามเป้าหมาย

@ทย.พร้อมยกให้

เมื่อวันที่ 3 ก.ย. 2565 กรมท่าอากาศยานชี้แจงกรณีมติ ครม. เห็นชอบให้ ทอท.บริหารสนามบิน 3 แห่งของ ทย.ว่าเป็นการมอบความรับผิดชอบในการบริหารจัดการ ไม่ได้มีการโอนทรัพย์สินของรัฐไปให้กับทาง ทอท. แต่อย่างใด โดยในส่วนของทรัพย์สินที่เป็นที่ราชพัสดุ ทอท. ต้องไปดำเนินการทำสัญญาเช่าโดยตรงกับกรมธนารักษ์ และ ทอท.ต้องมีการ

การจ่ายค่าตอบแทนจากการใช้ทรัพย์สินให้กับรัฐ ตามกฎหมาย

ส่วนรายได้ของกรมท่าอากาศยานที่หายไป ทาง ทอท. จะเข้ามาสนับสนุนเงินให้ ทย. สามารถนำเงินมาใช้จ่ายตามภารกิจของ ทย. ในการพัฒนา ท่าอากาศยานที่เหลือ โดยต้องเป็นการดำเนินการตาม พ.ร.บ. วินัยการเงินการคลังของรัฐ

@ทอท. วิศวคุมดีมานด์ 142 ล.คน

ด้านนายณัฏฐ์ ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ชี้แจงว่า การให้ ทอท.เข้าบริหาร สนามบิน 3 แห่งของ ทย. มี 3 คำถามที่เป็นเหตุผล คือ 1. ประเทศไทยควรมีฮับทางภาคอีสานหรือไม่ หากตอบว่าไม่มี ก็จบ ไม่ต้องดำเนินการ แต่ทางกระทรวงคมนาคมเห็นว่าตามยุทธศาสตร์ทางการบินต้องมี ดังนั้นต้องมีการออฟเกรดสนามบินให้ได้มาตรฐานสากล ให้สามารถทำการบินตรงได้มีผู้ควบคุมต้นทุน ซึ่งยอมรับว่าค่าธรรมเนียมการใช้สนามบิน (PSC) ต้องปรับสูงขึ้น แต่อีกกลุ่มที่บินตรงประหยัด เพราะจ่าย PSC ครั้งเดียว

ดังนั้น เมื่อยุทธศาสตร์การบินบอกว่า ควรมีฮับ เป็นเกตเวย์เริ่มต้นเชื่อมประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งไม่ว่าผู้ให้บริการสนามบินจะเป็น ทอท.หรือใคร ก็ต้องมีฮับ

2. ทำไมต้องเป็น ทอท. กระทรวงคมนาคมเห็นว่า ทอท.มีผู้โดยสารในมือ 85% หรือ 142 ล้านคน (ก่อนเกิดโควิด) และมีเครื่องมือในการทำการตลาด สร้างแรงจูงใจในการโอนผู้โดยสารไปได้ นอกจากนี้ ทอท.ยังมีเงินทุน โดยไม่ต้องให้รัฐอุดหนุนงบประมาณเหมือน ทย. ซึ่งคาดว่า การปรับปรุง 3 สนามบินให้ได้มาตรฐานจะต้องใช้เงินทุนประมาณ 4-5 พันล้านบาท

ส่วนกำไรที่ได้จากการบริหารนั้น กระทรวงการคลังถือหุ้นใน ทอท. 70% ขณะที่ทอท.ยังต้องจ่ายภาษีโรงเรือน ภาษีมูลค่าเพิ่ม ซึ่งหากเป็น ทย.บริหาร นอกจากพึ่งพางบประมาณรัฐในการลงทุนพัฒนาแล้ว รัฐไม่ได้รับรายได้หรือการจ่ายภาษีต่างๆ อีกด้วย ซึ่งคำนวณจากสัญญา 30 ปี จะช่วยรัฐประหยัดงบประมาณและสร้างรายได้ต่างๆ มูลค่าประมาณ 4.9-5 หมื่นล้านบาท

3. ผู้โดยสารมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น การให้จ่ายค่า PSC ถูกแล้วทำให้ต่างชาติบินเข้ามาโดยตรงได้ เป็นเรื่องไม่สามารถทำให้เกิดพร้อมกันได้ เพราะค่าบริการ จะต้องอิงจากมาตรฐานของสนามบิน ซึ่งสำนักงานการบินพลเรือน (กพท.) จะคุมไม่ให้สนามบินเก็บค่า PSC เกินจากต้นทุนบวกค่าบริการจัดการได้นิดหน่อย.