

# ฐานเศรษฐกิจ

Thansettakij  
Circulation: 120,000  
Ad Rate: 1,250

Section: First Section/เศรษฐกิจทั่วไป-ภูมิภาค

วันที่: พุธที่ 25 - เสาร์ 27 พฤษภาคม 2566

ปีที่: 43

ฉบับที่: 3890

หน้า: 10(บน)

Col.Inch: 99.60

Ad Value: 124,500

PRValue (x3): 373,500

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: เอ็มดีใหม่ ทอท. ปัน`สุวรรณภูมิ` Top 30 สนามบินดีที่สุดในโลก



กิสดี  
กิจมานะวัฒน์

# เอ็มดีใหม่ ทอท. ปัน`สุวรรณภูมิ` Top 30 สนามบินดีที่สุดในโลก

ซึ่งในส่วนของ การเช็คอิน ต้องยอมรับว่าโควิดทำให้ที่ผ่านมาสายการบินลดจำนวนพนักงานลงไปมาก ทำให้สายการบินเปิดเช็คอินเตอร์ได้จำกัด

ทอท.จึงได้นำเทคโนโลยี

Self Check-in และ Self-Service Bag Drop มาช่วยสายการบินให้ผู้โดยสารเช็คอินด้วยตัวเอง โดยติดตั้งราว 200 จุดทั่วสนามบินสุวรรณภูมิ ทอท.ไม่ได้คิดค่าใช้จ่ายเพิ่ม ผู้โดยสารและสายการบินก็ได้ประโยชน์ รวมถึงทอท.ก็มีการเพิ่มเจ้าหน้าที่และเพิ่มจุดตรวจคนผู้โดยสารให้มากขึ้น

ส่วนการตรวจคนเข้าเมือง ก็มีการประสานให้ทอท.ช่วยจัดเจ้าหน้าที่มาให้บริการ โดยจัดโอทีให้กับเจ้าหน้าที่ทอท. และในระยะยาวทอท.ก็มองที่จะนำระบบ AUTO GATE มาใช้ ที่มีการตั้งงบประมาณเพิ่มเติมที่จะติดตั้งอีก 16 เกท เพื่อให้ผู้เดินทางต่างชาติสามารถใช้บริการได้เหมือนคนไทย ตอนนี้อยู่ระหว่างหารือกับทางทอท.ที่อยากจะนำมาใช้สำหรับผู้โดยสารขาออกว่าจะใช้ได้กับนักท่องเที่ยวจาก 90 ประเทศได้หรือไม่ โดยแผนระยะสั้นนี้จะต้องอยู่ต่อไปจนกว่าทอท.จะเดินหน้าขยายอาคารผู้โดยสารต่างๆ ในสนามบิน



กิจมานะวัฒน์”  
ผู้อำนวยการใหญ่  
บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด  
(มหาชน) หรือ

ทอท.คนใหม่วางเป้าหมาย 4 ปีของการรับตำแหน่ง ไว้ว่านอกจากขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารของสนามบินหลักต่างๆ และการนำทอท.กลับมาทำกำไร อีกหนึ่งเป้าหมายสำคัญ คือ การผลักดันให้ “สนามบินสุวรรณภูมิ” ได้อันดับขึ้นมามาติดอันดับ 1 ใน 30 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก

ในอดีตสนามบินสุวรรณภูมิเคยติดอันดับ 1 ใน 10 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก จาก Skytrak เมื่อปี 2553 หลังจากสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการครั้งแรกเมื่อปี 2549 กระทั่งล่าสุดจากการจัดอันดับสนามบินที่ดีที่สุดในโลกปี 2566 สนามบินสุวรรณภูมิอยู่ในลำดับที่ 68 ขยับขึ้นดีกว่า

ปี 2565 ซึ่งอยู่ที่ลำดับ 77 ดังนั้นนโยบายเร่งด่วนที่ผมมองว่าเป็นประเด็นสำคัญในการขับเคลื่อนทอท. คือการเป็นผู้บริหารจัดการท่าอากาศยานที่ดี เพราะเราจะเห็นว่าสิ่งสำคัญที่สุดในหน้าที่และธุรกิจของทอท. คือ การให้บริการผู้โดยสาร ซึ่งในช่วงที่ผ่านมา ทอท.ประสบวิกฤตโควิด ซึ่งกระทบทั้งโลก ตอนนี้เราก็ผ่านมาได้แล้ว อยู่ในช่วงฟื้นตัว ฉะนั้นสิ่งสำคัญที่สุดคือทำอย่างไรให้ การให้บริการผู้โดยสารกลับมาอยู่ในระดับอินเตอร์เนชันแนล สแตนดาร์ดให้ได้

“ผมมีเป้าหมายที่จะขับเคลื่อนสนามบินสุวรรณภูมิ ให้กลับมาเป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลกสำหรับนักเดินทางอีกครั้ง ภายใน 2 ปี ต้องกลับมาเป็น 1 ใน 50 สนามบินที่ดีที่สุดในโลก และภายใน 4 ปีจะต้อง

กลับมาติด 1 ใน 30 สนามบินที่ดีที่สุดในโลกให้ได้”

ตอนนี้ปัญหาสำคัญคือการให้บริการ ทั้งกระบวนการเช็คอิน ตรวจค้นผู้โดยสาร และการตรวจคนเข้าเมือง (ตม.) เป็น 3 กระบวนหลักที่จะเกิดขึ้นในเทอร์มินัล (อาคารผู้โดยสาร) โดยเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิ มีความล่าช้าโดยเฉพาะชั่วโมงเร่งด่วน ทำให้ผู้โดยสารเดินทางมาสนามบินก่อน 6-7 ชั่วโมงล่วงหน้า เพราะกลัวตกเครื่องบิน ขณะที่เคาน์เตอร์สายการบินจะเปิดให้เช็คอินก่อนเดินทาง 3 ชั่วโมง ทำให้สนามบินยิ่งแน่น

ทำให้นโยบายเร่งด่วนที่จะเข้ามาดำเนินการก่อน คือการแก้ปัญหา 3 จุดคอขวดในสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้แฟกซิลิตี้ของสนามบินที่เราที่มีอยู่ในปัจจุบันรองรับการเดินทางของผู้โดยสารให้ได้มากที่สุด

บินหลักแล้วเสร็จ

ถ้าเคลียร์ปัญหา 3 จุด  
อ่อนนี้ได้ ปัญหาความแออัดใน  
เทอร์มินัลก็จะลดลง ทอท.คาด  
ว่าภายในสิ้นปี 66 ผู้โดยสารจะ  
กลับเข้ามาเท่ากับที่ระดับปี 62  
(ก่อนโควิด) ที่เคยรับได้ 2 แสน  
คนต่อวัน เพราะตอนนี้เส้นทาง  
บินในประเทศกลับมา 100% ส่วน  
เส้นทางบินระหว่างประเทศกลับ  
มาอยู่ที่ 70% และปลายปีนี้น่า  
จะกลับมาใกล้เคียงที่ เราก็จะ  
เห็นสภาพความแออัดเหมือน  
ในปี 62 ที่เกิดขึ้น ซึ่งระยะสั้นนี้  
จะต้องอยู่ไปจนกว่าการขยาย  
เทอร์มินัลของอาคารผู้โดยสาร  
สนามบินสุวรรณภูมิในเฟสต่างๆ  
จะแล้วเสร็จ

ขณะที่แผนระยะกลาง  
ทอท.จะเปิดอาคารเทียบเครื่องบิน  
รองหลังที่ 1 (SAT 1) สนามบิน  
สุวรรณภูมิ เพิ่มพื้นที่อีก 2 แสน  
ตร.ม. ในเดือนก.ย.นี้ ทำให้พื้นที่  
ในส่วนที่เป็นโรงพักคอยผู้โดยสาร  
ก่อนขึ้นเครื่องเพิ่มขึ้นอีก 50%  
ส่งผลให้มีสะพานเทียบเครื่อง  
บิน ประตูทางออกขึ้นเครื่องเพิ่ม  
ขึ้นอีก 28 GATE จากเดิมที่มีอยู่  
51 GATE ในฝั่งเทอร์มินัล ซึ่ง 1  
สะพานเทียบก็รับผู้โดยสารได้  
1 ล้านคนต่อปี การเปิด SAT 1  
ก็จะทำให้พื้นที่ในส่วนหลัง  
เทอร์มินัล รองรับเพิ่มได้จาก 51  
ล้านคนต่อปีเป็น 80 ล้านคนต่อ  
ปี เมื่อรวมกับ BUS GATE ก็น่าจะ  
จะรับได้ใน 90 ล้านคน

แต่จุดที่ยังเป็นปัญหาคือ  
พื้นที่ในเทอร์มินัล ทำให้ทอท.

ต้องเร่งรัดการขยายพื้นที่อาคาร  
ผู้โดยสาร ซึ่งเป็นแผนระยะกลาง  
กึ่งยาวที่จะเกิดขึ้น โดยผมจะ  
เร่งรัดลงทุน **“ส่วนต่อขยาย  
อาคารผู้โดยสารทิศตะวันออก”**  
(East Expansion) ที่อยู่ระหว่าง  
การทบทวนแบบให้สอดคล้องกับ  
ความต้องการของผู้โดยสารยุค  
ใหม่และมาตรฐานการบินปัจจุบัน

เนื่องจากแบบเดิมทำมา  
8-9 ปีแล้ว ที่ปรึกษาจะใช้เวลา  
ในการปรับแบบ 6 เดือน น่าจะ  
เริ่มลงมือก่อสร้างได้ในต้นปี 67  
ใช้เวลาก่อสร้างราว 3 ปี ทำให้  
มีพื้นที่เพิ่มอีก 6 หมื่นตร.ม.  
ลงทุนเพิ่มจาก 7 พันล้านบาท  
เป็น 9 พันล้านบาท ทอท.มีงบ  
ลงทุนนี้อยู่แล้ว เพราะอยู่ใน  
งบเฟส 2 ของโครงการพัฒนา  
สนามบินสุวรรณภูมิ

ถัดจากนั้นก็ลงทุน  
**“ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสาร  
ทิศตะวันตก”** (West Expansion)  
สนามบินสุวรรณภูมิ คาดลงทุน  
9 พันล้านบาท เพราะพื้นที่ใกล้  
เคียงกันอีสต์ เทอร์มินัล ซึ่งต้อง  
ออกแบบให้แล้วเสร็จก่อน แล้ว  
จึงจะนำเสนอดร. ซึ่งการลงทุน  
ส่วนต่อขยายด้านตะวันออกและ  
ตะวันตกนี้ เป็นส่วนที่สภาพัฒน์  
ก็ผลักดันมา โดยตลอด

ผมก็มองว่าการเพิ่มพื้นที่  
อาคารผู้โดยสารไม่ว่าจะอยู่ส่วน  
ใหญ่ถ้าทำได้ก็ทำก่อน เราปล่อย  
ให้สนามบินสุวรรณภูมิตกอันดับ  
มามากแล้ว และถ้าเราไม่เร่ง  
ขยายพื้นที่เพื่อรองรับผู้โดยสาร  
ให้ได้เพิ่มขึ้น คุณภาพในการให้

บริการเราก็จะตกไปเรื่อยๆ

ดังนั้นเมื่อทุกหน่วยงาน  
ที่เป็นหน่วยงานอนุมัติเห็นชอบ  
ไปในทิศทางเดียวกันให้เราขยาย  
พื้นที่อาคารผู้โดยสารฝั่งอีสต์  
และเวสต์ได้ ผมก็จะเร่งผลักดัน  
ก่อนให้แล้วเสร็จในช่วงที่ผมอยู่  
ในตำแหน่ง หลังจากเริ่มลงทุน  
ใน 2 ส่วนนี้ไปแล้ว เราก็จะค่อย  
มาดูเปรียบเทียบหมัดต่อหมัดเลย  
ว่าระหว่างการสร้าง **“ส่วนต่อ  
ขยายอาคารด้านทิศเหนือ”**  
(North Expansion) กับ **“ส่วน  
ต่อขยายด้านทิศใต้”** (South  
Expansion) ของสนามบิน  
สุวรรณภูมิ การลงทุนในส่วน  
ไหนจะเป็นเหตุเป็นผล

“ตอนนี้ผมยังไม่ได้ปิด  
ประตูเรื่องการขยายอาคารผู้  
โดยสารด้านทิศใต้ แต่ขึ้นอยู่กับ  
ว่าต้องมาดูด้วยว่า สนามบินสุ  
วรรณภูมิที่เรามี 4 รันเวย์ รับผู้  
โดยสารได้มากที่สุดที่ 120 ล้าน  
คน ซึ่งพื้นที่อาคารผู้โดยสารหลัก  
ในปัจจุบัน รวมกับการขยาย  
อาคารด้านทิศตะวันออกและ  
ตะวันตก จะรองรับผู้โดยสารได้  
90 ล้านคนแล้ว การจะเพิ่มอีก  
30 ล้านคน ไปสร้างด้านทิศเหนือ  
ลงทุนที่ 4 หมื่นล้านบาท เปรียบ  
เทียบกับทิศใต้ลงทุน 1.2 แสน  
ล้านบาท แล้วจะลงทุนอะไร คง  
ต้องมาดูเหตุและผลระยะยาว  
ว่าเป็นอย่างไร ผมมองว่าเป็น  
เรื่องที่ยังมีการหารือกันได้ และ  
ต้องศึกษาแผนแม่บทให้ชัดเจน”  
นายกัรรดิ กล่าวทิ้งท้าย ●