

3 อ่านระหว่างบรรทัด



ตอกตะปูปิดฝาโลง
เทอร์มินัลต้องห้าม

ตอกตะปูปิดฝาโลง เทอร์มินัลต้องห้าม



4. ความคุ้มค่าในการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (North Expansion) เมื่อเทียบกับงบประมาณในการลงทุน

East & West Expansion	รายละเอียด	North Expansion
12,000 ล้านบาท	งบประมาณ	42,000 ล้านบาท
29 เดือน	ระยะเวลา	72 เดือน
30 ล้านคน/ปี	ความจุผู้โดยสาร	30 ล้านคน/ปี
28 (อาคารเชื่อมต่อนะขาง)	จำนวนหลุมจอด	14 (แบบสองระดับกับขบวนรถพิเศษยาว)
EIA Approved ครม. อนุมัติ เมื่อปี 53	ความซับซ้อน	อยู่ระหว่างการออกแบบ
ชะลอการก่อสร้าง	สถานะล่าสุด	เตรียมเสนอ ครม.

แทบจะนึกไม่ออกว่า ทำไมจะดึงดันเดินหน้าโครงการก่อสร้างเทอร์มินัล 2 ทางทิศเหนือของสนามบินสุวรรณภูมิ (North Expansion) วงเงินลงทุนกว่า 42,000 ล้านบาท?

โดยเฉพาะเมื่อ ป.ป.ช. มีหนังสือ “ข้อเสนอแนะเพื่อป้องกันการทุจริต กรณีศึกษา โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 กรณีการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (North Expansion)”

ยิ่งตรวจค้นรายละเอียด เหตุผล ข้อมูลข้อเท็จจริง ประกอบการเสนอแนะ “เพื่อป้องกันการทุจริต” ของ ป.ป.ช. ก็ยิ่งชัดเจน หนักแน่น ขอสรุปคร่าว ๆ ดังนี้



1. ที่ควรทำ กลับไม่ทำ

โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 (2554 – 2560) ประกอบด้วย งานก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1, งานก่อสร้างสำนักงานสายการบินและที่จอดรถด้านทิศตะวันออก, งานก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก, งานก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค ระบบขนส่งผู้โดยสาร

อัตโนมัติ ระบบสายพานลำเลียงกระเป๋าและระบบตรวจ
สอบวัดถูระเบิด

เมื่อพิจารณารายละเอียดของโครงการแล้วปรากฏ
ว่า ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
(East Expansion) มีความสำคัญกับการพัฒนาท่า
อากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 เป็นอย่างยิ่ง เนื่องจาก
จำนวนผู้โดยสารของอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่
1 มาจากจำนวนผู้โดยสารที่ผ่านการเช็คอินที่อาคาร
East Expansion

แต่ปัจจุบัน ทอท. ได้ปรับเปลี่ยนแผนการก่อสร้าง
ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
(East Expansion) เป็นงานก่อสร้างส่วนต่อขยาย
อาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันตก (West Expansion)
และโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสาร
ด้านทิศเหนือ (North Expansion) ทั้งที่ยังมิได้เริ่ม
ออกแบบและจัดทำรายงานผลกระทบสิ่งแวดล้อมแต่
อย่างใด และขณะนี้ยังอยู่ระหว่างนำเสนอคณะรัฐมนตรี
เพื่อพิจารณา

ดังนั้น การชะลอการก่อสร้างส่วนต่อขยาย
อาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก จะทำให้เกิดความ
แออัดภายในอาคารผู้โดยสารหลักเพิ่มมากขึ้น จนส่ง
ผลกระทบต่อระดับการให้บริการสนามบินทั้งระบบ

**2. North Expansion ภาพลวงตา หรือ
ราคาจริง?**

ป.ป.ช.พบประเด็นความไม่สมดุระหว่างปริมาณ
ผู้โดยสารของส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสาร ด้าน
ทิศเหนือ (North Expansion) กับจำนวนหลุมจอด
อากาศยาน

เนื่องจาก หากเปรียบเทียบกับอาคารผู้โดยสาร
หลังปัจจุบันที่ออกแบบเพื่อรองรับผู้โดยสาร 45
ล้านคนต่อปี ซึ่งมีจำนวนหลุมจอดประชิดอาคาร 51

หลุมจอด และอาคารเทียบเครื่องบินรองที่จะเปิดให้
บริการในอนาคต (รองรับผู้โดยสารจากส่วนต่อขยาย
East Expansion) มีจำนวนหลุมจอด 28 หลุมจอด
รองรับผู้โดยสารสูงสุด 15 ล้านคนต่อปี

ในขณะที่ส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้าน
ทิศเหนือ (North Expansion) นั้น มีจำนวนหลุมจอด
ประชิดอาคารเพียง 14 หลุมจอด เท่านั้น (500,000
คน / 1 หลุมจอด)

จากข้อเท็จจริงดังกล่าวข้างต้น จึงทำให้
ปริมาณผู้โดยสารสูงสุด 40 ล้านคนต่อปี ของ
อาคาร North Expansion ไม่สมดุกับหลุมจอด
อากาศยาน

**3. ผลกระทบ หากก่อสร้างและเปิดใช้งาน
North Expansion**

(1) เกิดความแออัดของการจราจรในฝั่ง Air
side เนื่องจากแผนแม่บทการพัฒนา

สนามบินสุวรรณภูมิได้มีการออกแบบให้
สนามบินมีอาคารผู้โดยสาร 2 หลัง อาคารเทียบ
เครื่องบินรอง 2 หลัง และมีรันเวย์ 4 เส้น เพื่อรองรับ
ผู้โดยสารสูงสุดที่ 120 ล้านคนต่อปี เป็นการออกแบบ
ที่มีความสมดุระหว่างพื้นที่ Landside และพื้นที่
Airside

ดังนั้น หากทำการก่อสร้างอาคาร North
Expansion แต่ไม่มีก่อสร้างรันเวย์ เพื่อรองรับปริมาณ
เที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น ก็จะทำให้การจราจรทางอากาศ และ
พื้นที่ Air Side ทั้งหมดเกิดความแออัด ส่งผลให้
เครื่องบินต้องเสียเวลาในการบินขึ้น-ลง มากยิ่งขึ้น ซึ่ง
เป็นการเพิ่มต้นทุนแฝงแก่สายการบิน โดยข้อมูลการ
จราจรทางอากาศ ปรากฏว่า สนามบินสุวรรณภูมิมี
เที่ยวบินล่าช้าสะสม (Delay) 17 นาที

(2) สร้างความสับสนและไม่สะดวกแก่ผู้โดยสาร

เนื่องจากต้องเดินทางไปมาระหว่างอาคารผู้โดยสารหลังปัจจุบัน (MTB) อาคารผู้โดยสารหลังใหม่ (North Expansion) และอาคารเทียบเครื่องบินรอง (SAT)

ตัวอย่างเช่น กรณีที่ผู้โดยสารเช็คอินที่อาคาร North Expansion แต่ต้องโดยสารเครื่องบินที่อาคารเทียบเครื่องบินรองซึ่งตั้งอยู่ด้านทิศใต้ของอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน ผู้โดยสารจะต้องนั่งรถไฟ 3 ถึง 4 คอ เป็นการเพิ่มภาระให้ผู้โดยสารโดยไม่จำเป็น

(3) ทำให้การจราจรฝั่งทางหลวงพิเศษหมายเลข 7 กรุงเทพฯ - ชลบุรี (มอเตอร์เวย์) ติดขัด

เนื่องจากอาคารผู้โดยสารขนาดใหญ่ตั้งอยู่รวมกันด้านฝั่งถนนมอเตอร์เวย์เพียงด้านเดียว ทำให้ปริมาณการสัญจรรถยนต์บนถนนมอเตอร์เวย์เกิดความติดขัด ส่งผลให้ผู้ใช้บริการต้องใช้เวลาในการเดินทางมายังสนามบินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ปี 2546 นั้น ได้มีการวางแผนให้สนามบินสุวรรณภูมิเกิดความสมดุลด้านการจราจร โดยออกแบบให้อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ตั้งอยู่บนพื้นที่ฝั่งถนนบางนา - ตราด เพื่อกระจายปริมาณรถยนต์ที่ใช้เส้นทางถนนมอเตอร์เวย์ อีกทั้งกรุงเทพมหานครได้มีการวางแผนก่อสร้างรถไฟฟ้ามหานคร เพื่อเชื่อมสนามบินด้านฝั่งถนนบางนา - ตราด ไว้เรียบร้อยแล้ว

4. ความคุ้มค่าเมื่อเทียบกับงบประมาณในการลงทุน

เนื่องจากการก่อสร้างอาคาร North Expansion เพื่อรองรับผู้โดยสาร 30 ล้านคนต่อปี ตามที่ทอท. เสนอนั้น จะต้องใช้งบประมาณสูงถึง 42,000 ล้านบาท

เมื่อเปรียบเทียบกับ การก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก (East & West Expansion) ซึ่งใช้งบประมาณเพียง 12,000 ล้านบาท แต่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี เช่นเดียวกับการก่อสร้างอาคาร North Expansion

5. การคาดการณ์ปริมาณผู้โดยสาร ไม่สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน

การจัดอันดับ 10 สนามบินที่มีผู้โดยสารหนาแน่นที่สุดในโลก 2018 ของ Airport Council International ปรากฏว่า มีเพียง สนามบิน Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (แอตแลนต้า) และสนามบินปักกิ่ง เท่านั้น ที่มีผู้โดยสารเกินกว่า 100 ล้านคนต่อปี จึงเป็นการยากที่สนามบินสุวรรณภูมิ จะมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดถึง 150 ล้านคนต่อปี

และสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติได้มีข้อสังเกตว่า การเพิ่มเป้าหมายการพัฒนาเพื่อรองรับผู้โดยสารได้สูงสุดจาก 120 ล้านคนต่อปี เป็น 150 ล้านคนต่อปีในปี 2578 ทำให้มีการกำหนดการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานภายในท่าอากาศยานเพิ่มเติม คือ อาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ไม่สอดคล้องกับแผนแม่บทฯ ปี 2561 คาดการณ์ว่า ในปี 2578 จะมีปริมาณผู้โดยสารผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวน 120.6 ล้านคน และแผนแม่บทฯ ดังกล่าวยังไม่ได้แสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงกับแนวทางการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของประเทศในระยะ 20 ปี อาทิ โครงการพัฒนารถไฟความเร็วสูง รวมถึงผลกระทบที่อาจจะเกิดขึ้นจากการส่งเสริมการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศในภาพรวม

นอกจากนี้ สถานการณ์การแพร่ระบาดของเชื้อไวรัสเชื้อไวรัสโคโรนา 2019 (COVID-19) ที่กระทบต่อเศรษฐกิจภาพรวมทั่วโลก ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมธุรกิจการท่องเที่ยวซึ่งเป็นรายได้หลักของประเทศโดยตรง

6. ข้อเสนอแนะ

“...คณะกรรมการ ป.ป.ช. พิจารณาแล้วเห็นควรมีข้อเสนอแนะไปยังคณะรัฐมนตรีตามบทบัญญัติมาตรา 32 แห่งพระราชบัญญัติประกอบรัฐธรรมนูญว่าด้วยการ

ป้องกันและปราบปรามการทุจริต พ.ศ. 2561 ดังนี้

6.1 บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรเร่งดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ตามมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ 24 สิงหาคม 2553 ซึ่งอยู่ในแผนงานเดิมโดยเร็ว ให้สอดคล้องกับอาคารเทียบเครื่องบินรองหลังที่ 1 ที่กำลังจะเปิดให้บริการในปี 2565 และในขณะที่ยังดำเนินการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก ทอท. ควรดำเนินโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายด้านทิศตะวันตกในคราวเดียวกัน เพื่อให้สนามบินสุวรรณภูมิสามารถรองรับผู้โดยสารสูงสุด 75 ล้านคนต่อปี เพื่อลดความแออัดของอาคารผู้โดยสารปัจจุบัน

6.2 บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ควรดำเนินการพัฒนาทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามคำแนะนำของสำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ที่เห็นควรให้ดำเนินการขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออกและทิศตะวันตก และก่อสร้างอาคารผู้โดยสารด้านทิศใต้ เพื่อรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 120 ล้านคนต่อปี เป็นลำดับแรกก่อน แล้วจึงนำโครงการก่อสร้างส่วนต่อขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศเหนือ (North Expansion) มาพิจารณาทบทวนอีกครั้งหนึ่ง...”

นับเป็นข้อเสนอแนะที่สมเหตุสมผล เพื่อป้องกันการทุจริต เพื่อประโยชน์สูงสุดของสนามบินสุวรรณภูมิและประเทศชาติส่วนรวมอย่างแท้จริง

เชื่อว่า นายกรัฐมนตรี พลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา ย่อมรับฟังข้อเสนอแนะที่มีผลทางกฎหมายของ ป.ป.ช. และถ้าหากการเมืองกลุ่มใดยังพยายามผลักดันจะทำต่อไปอีก ก็จะเป็นการเผยให้เห็น “ธาตุแท้” ชัดเจน

สันติสุข มะโรงศรี