

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน

วันที่: จันทร์ 2 ธันวาคม 2562

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6348

หน้า: 1(บนซ้าย), 11

Col.Inch: 53.73

Ad Value: 59,103

PRValue (x3): 177,309

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: AOTแถลงการณ์ส่วน'สามารถ' บิดเบือนข้อมูลแผนเทอร์มินัล 2 สุวรรณภูมิ



AOTแถลงการณ์ส่วน'สามารถ'

• บิดเบือนข้อมูลแผนเทอร์มินัล 2 สุวรรณภูมิ

AOT ไม่ทน! "นิตินัย" ออกแถลงการณ์ตอบกลับ "สามารถ" บิดเบือนข้อมูลแผนสร้างเทอร์มินัล 2 สุวรรณภูมิ เผย ตอนหนึ่งประชุมร่วมคณะกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณ ยอมรับทุกข้อชี้แจงของ AOT แต่กลับมาให้ข้อมูลตรงกันข้าม

นายนิตินัย ศิริสมรรถการ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) หรือ AOT ออกแถลงการณ์ชี้แจงต่อกรณีแผนการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 (เทอร์มินัล 2) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หลังจากนายสามารถ ราชพลสิทธิ์ ได้ออกมาวิพากษ์วิจารณ์ผ่านสื่อโทรทัศน์รายการหนึ่งในลักษณะบิดเบือนข้อมูล

ทั้งนี้ เนื่องจากคณะกรรมการศึกษาการจัดทำและติดตามการบริหารงบประมาณ ได้ส่งหนังสือเชิญให้ AOT ไปชี้แจงเรื่องดังกล่าว และ AOT ได้เข้าชี้แจงเมื่อวันที่ 27 พฤศจิกายนที่ผ่านมา ซึ่งนายสามารถก็เป็นหนึ่งในผู้เข้าร่วมประชุมการชี้แจงต่อคณะกรรมการฯ ในครั้งนี้ด้วย แต่หลังจากนั้นนายสามารถกลับออกมาให้ข้อมูลในทิศทางตรงกันข้าม

นายนิตินัย กล่าวต่อว่า ในระหว่างการชี้แจงต่อที่ประชุมคณะกรรมการฯ นั้น นายสามารถให้การยอมรับต่อข้อชี้แจงแล้ว เช่น ยอมรับว่าแผนแม่บท (Master Plan) ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จัดทำขึ้นเมื่อปี 2536 สามารถปรับเปลี่ยนได้ แต่นายสามารถกลับแสดงความเห็นผ่านสื่อว่าแผนแม่บทเดิมปี 2536 ยังคงใช้ได้ดี รวมทั้งได้กล่าวถึงเรื่องการดำเนินการโครงการก่อสร้าง

ส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือ (North Expansion) ว่าไม่ทำให้ศักยภาพเพิ่มขึ้น เนื่องจากไม่มีหลุมจอดเพิ่มขึ้น ซึ่ง AOT ได้ชี้แจงต่อที่ประชุมคณะกรรมการฯ แล้วว่าศักยภาพในเขตการบิน (Airside) ปัจจุบันมีมากเพียงพอที่จะรองรับผู้โดยสารได้ 90 ล้านคนต่อปี แต่ปัญหาขณะนี้คือความแออัดของพื้นที่นอกเขตการบิน (Landside) ส่งผลให้เกิดขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร

นอกจากนี้ นายสามารถยังกล่าวในรายการด้วยว่า สำนักงานสภาพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ให้ AOT ระวังการก่อสร้างอาคารส่วนต่อขยายด้านทิศเหนือท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ นายสามารถรับทราบในที่ประชุมคณะกรรมการฯ อีกเช่นกันว่า AOT แจ้งต่อ สศช.วันที่ 7 ธันวาคม 2561 ว่าขอให้ชะลอการพิจารณาเรื่องนี้ไปก่อน และ AOT ขอนำเรื่องคืนเพื่อเพิ่มเติมข้อมูลก่อนนำเสนอใหม่ตามกระบวนการ โดยจะนำเสนอกระทรวงคมนาคม และ สศช. ก่อนนำเสนอคณะรัฐมนตรี (ครม.)

นายนิตินัย กล่าวย้ำว่า Master Plan ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สามารถปรับเปลี่ยนได้ โดย AOT ได้เริ่มจัดทำ Master Plan ตั้งแต่ปี 2536 ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)



นิตินัย ศิริสมรรถการ

และสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้ศึกษาและแนะนำให้มีการปรับปรุงแผนแม่บทท่าอากาศยานทุก ๆ 5 ปี หรือเมื่อมีเหตุการณ์สำคัญ ดังนั้น AOT จึงขอยืนยันว่าในอุตสาหกรรมการบิน ไม่จำเป็นต้องยึดติดกับ Master Plan ที่อาจไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริง แต่ต้องมีการปรับปรุงตามระยะ

ข่าวหุ้น

Khao Hoon
Circulation: 90,000
Ad Rate: 1,100

Section: First Section/บริษัทจดทะเบียน

วันที่: จันทร์ 2 ธันวาคม 2562

ปีที่: 26

ฉบับที่: 6348

หน้า: 1 (บนซ้าย), 11

Col.Inch: 53.73

Ad Value: 59,103

PRValue (x3): 177,309

คลิป: สีสี่

หัวข้อข่าว: AOTแถลงการณ์ส่วน'สามารถ' บิดเบือนข้อมูลแผนเทอร์มินัล 2 สุวรรณภูมิ

เวลาที่ ICAO แนะนำ เพื่อให้สอดคล้องตาม
สถานการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

ขณะเดียวกัน AOT ยังคงดำเนินการพัฒนา
ท่าฯ สุวรรณภูมิ ในทิศทางตาม Master Plan
เดิม แต่เพิ่มโครงการเพื่อบรรเทาปัญหาตาม
ความต้องการของผู้ใช้งาน โดยมีการปรับปรุง
Master Plan ในปี 2554 ซึ่งเป็นภาวะที่ท่าฯ
สุวรรณภูมิมีผู้โดยสารเกินขีดความสามารถ ซึ่ง
ICAO ได้ให้ข้อเสนอแนะพร้อมมีการบันทึกเป็น
ลายลักษณ์อักษรในแผนแม่บทฉบับดังกล่าวว่า
จากข้อเสนอเดิมที่ให้ขยายอาคารที่ปลายฝั่ง
ตะวันออกและตะวันตกนั้น จะยากมากสำหรับ
การดำเนินการเมื่ออาคารยังถูกใช้งานเต็มขีดความ
สามารถอยู่ ดังนั้นวิธีการแก้ปัญหาคือ การย้าย
กระบวนการผู้โดยสารในประเทศไปยังบริเวณ
อื่น และปรับบริเวณดังกล่าวเป็นพื้นที่บริการ
ผู้โดยสารระหว่างประเทศทดแทน ซึ่งจะส่งผล
กระทบต่อการบริการน้อยกว่า

นอกจากนี้ ICAO ยังให้คำแนะนำเพิ่มเติม
ว่าวิธีการที่ดีที่สุดในระยะสั้นคือ การพัฒนาอาคาร
ที่แยกเป็นอิสระต่อเนื่องกับอาคารเทียบเครื่องบิน
A เพื่อรองรับผู้โดยสารในประเทศทั้งขาเข้าและ
ขาออก ซึ่ง Master Plan ปัจจุบันที่เขียนขึ้นและ
ได้รับความเห็นชอบจากคณะกรรมการ (บอร์ด)
AOT เมื่อวันที่ 20 พฤศจิกายนที่ผ่านมา ก็ยัง
ยึดหลักการเดิมของ ICAO

ขณะเดียวกัน การก่อสร้างส่วนต่อขยายด้าน
ทิศเหนือ ยังมีความพร้อมด้านระบบโครงข่าย
คมนาคม เพราะมีการพัฒนาทางหลวงพิเศษ
ระหว่างเมืองระยะ 20 ปี (พ.ศ. 2560-2579)
ของกรมทางหลวงอยู่แล้ว ขณะที่ด้านทิศใต้
ปัจจุบันมีเพียงทางยกระดับบูรพาวิถีที่เปิดให้
บริการตั้งแต่ปี 2548 และยังไม่มีความพัฒนา
ระบบขนส่งเพิ่มเติมเข้าสู่ท่าฯ สุวรรณภูมิ ■