



สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี
ที่ 7609 ส.ค.ว.
ลง 10 ก.ย. ๖๓ ๑๐๐๖

ที่ คค (ปคร) ๐๒๐๘/๑๕๖

กระทรวงคมนาคม

ถนนราชดำเนินนอก กรุงเทพฯ ๑๐๑๐๐

๑๕ กันยายน ๒๕๕๔

เรื่อง รายงานความคืบหน้าการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนา
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง

เรียน เลขาธิการคณะรัฐมนตรี

อ้างถึง หนังสือสำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรี ที่ นร ๐๕๐๗/๑๕๖๓๔ ลงวันที่ ๒๐ มิถุนายน ๒๕๕๔

ตามหนังสือที่อ้างถึง สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีแจ้งเรื่องความคืบหน้าการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดว่าจะติดตามผลการดำเนินการในเรื่องดังกล่าวในเดือนกันยายน ๒๕๕๔ ดังนั้น หากกระทรวงคมนาคมเห็นควรรายงานผลคืบหน้าให้คณะรัฐมนตรีทราบก่อนถึงกำหนดข้างต้น สามารถส่งเรื่องให้สำนักเลขาธิการคณะรัฐมนตรีดำเนินการก่อนได้ ความละเอียดแจ้งแล้ว นั้น

กระทรวงคมนาคมโดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ขอรายงานความคืบหน้าการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ดังนี้

๑. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้าง International Air Transport Association (IATA) เพื่อดำเนินการศึกษาฯ ในวงเงิน ๓๐.๓๐ ล้านบาท โดยได้ดำเนินการศึกษาแล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๑๐ พฤศจิกายน ๒๕๕๓ ซึ่งมีผลสรุปของการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง คือ

ทางเลือกตามมติคณะกรรมการ รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒	ผลสรุปการศึกษา	เหตุผล
๑. กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้บริการเที่ยวบินเช่นในปัจจุบัน และเร่งการลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เพียงพอกับปริมาณการจราจรในอนาคต	เหมาะสมในระยะกลาง (ปัจจุบัน - ๒๕๕๘) โดยจะช่วยบรรเทาความแออัดของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จนกว่าการพัฒนาในระยะที่ ๒ จะเสร็จสมบูรณ์	- ปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นและ การที่ต้องโอนย้ายเที่ยวบินจาก ท่าอากาศยาน ดอนเมือง ไป ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามทางเลือกที่ ๓ ในทันทีเป็นไปได้ในทางปฏิบัติเพราะจะทำให้เกิดความแออัดที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งกระทบต่อความพึงพอใจของสายการบิน - International Air Transport Association (IATA) ยังมีความเห็นว่าทางเลือกที่ ๑ ในด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการควบคุมการจราจรทางอากาศอาจลดทอนลงเมื่อปริมาณจราจร มีเพิ่มมากขึ้นจากพื้นที่ทางอากาศ Bangkok Terminal Area (TMA) เกิดจุดตัดกันของ ๒ ท่าอากาศยาน

/ ทางเลือก...

ทางเลือกที่เหมาะสมต่อการบริการ รัฐมนตรีพาณิชย์ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒	ผลสรุปการศึกษา	เหตุผล
๒. กรณีเปิดใช้ ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๑๐ ล้านคน/ปี ที่จะช่วยชะลอการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มี การต่อเครื่อง หรือสายการบินต้นทุนต่ำหรือ เที่ยวบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค	ได้คะแนนต่ำสุด	-การพัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์ที่หลากหลาย อาจทำให้ลดทอนขีดความสามารถทางการบิน ของท่าอากาศยานดอนเมือง -รายได้ส่วน Non-Aeronautical Revenue ลดลง -ส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมต่อประชากร รอบท่าอากาศยานทั้ง ๒ แห่ง จากปริมาณ จราจรฯ ที่เพิ่มขึ้น
๓. กรณี ท่าอากาศยานดอนเมือง ยกเลิก การบริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมด พร้อมทั้งพัฒนากิจกรรมเชิงพาณิชย์อื่นๆ และเร่งการลงทุนเพิ่มเติมใน ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสาร ที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐ - ๖๕ ล้านคน/ปี	เหมาะสมในระยะยาว จนถึงปี ๒๕๗๓ ในด้านความพึงพอใจของผู้โดยสารและ สายการบิน ด้านการเงิน ด้านความ ยืดหยุ่น และด้านสิ่งแวดล้อม	-เพิ่มปริมาณจราจรทางอากาศที่เชื่อมต่อกัน (Transfer traffic) ได้สูงสุด -แก้ปัญหากลไกปฏิบัติการบิน ๒ ท่าอากาศยาน ซึ่งอาจเกิดการ Cross Subsidization ระหว่างกัน -ทำให้การบริการสายการบินได้อย่างเท่าเทียม -สนับสนุนศักยภาพการเป็นศูนย์กลางการบิน ของไทยในระยะยาว -มีความปลอดภัยและประสิทธิภาพของ การควบคุมการจราจรทางอากาศด้วยการใช้ น่านฟ้าอย่างมีประสิทธิภาพด้วยระบบการ บริหารจัดการน่านฟ้าไทย (Thailand Airspace Management System : TAMS) ซึ่ง บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด กำลังวางแผนพัฒนา รวมถึงการนำ ระบบ Performance Based Navigation (PBN) และเทคนิคการนำร่องการบินใน ลักษณะ Continuous Descent Operation และ Flow Management มาใช้ด้วย

โดยสรุป International Air Transport Association (IATA) ได้เสนอทางเลือกที่เหมาะสม คือ

- ระยะยาว (จนถึงปี ๒๕๗๓) ทางเลือกที่ ๓ เป็นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด โดยต้องมีการพัฒนาขีดความสามารถของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในระยะที่ ๓ พร้อมทางวิ่งเส้นที่ ๓ หากไม่มีการพัฒนาดังกล่าวภายในเวลาที่เหมาะสมทางเลือกที่ ๓ จะไม่ใช่ทางเลือกที่ดีที่สุดอีกต่อไป ในกรณีดังกล่าว ทางเลือกที่ ๑ จะกลายเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด

- ระยะกลาง (ปัจจุบัน - ปี ๒๕๕๘) ทางเลือกที่ ๑ เป็นทางเลือกที่เหมาะสมที่สุด เนื่องจากปริมาณจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้น และการที่ต้องโอนย้ายเที่ยวบินจากท่าอากาศยานดอนเมืองไป ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามทางเลือกที่ ๓ ในทันทีเป็นไปได้ในทางปฏิบัติ เพราะจะทำให้เกิดความแออัดที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งกระทบต่อความพึงพอใจของสายการบิน การเปิดให้บริการต่อไปของ ท่าอากาศยาน ดอนเมือง ตามทางเลือกที่ ๑ จึงเป็นทางเลือกที่เหมาะสมในระยะกลาง ที่จะช่วยบรรเทาความแออัดของ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้จนกว่าการพัฒนาในระยะที่ ๒ จะเสร็จสมบูรณ์

๒. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้าง International Civil Aviation Organization (ICAO) ประเมินทางเลือก ๓ กรณี เพื่อเปรียบเทียบ ผลการศึกษา กับ International Air Transport Association (IATA) [เป็นการเพิ่มเนื้องานที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ว่าจ้าง International Civil Aviation Organization (ICAO) ทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายใต้แนวคิด Single Airport] ซึ่งผลการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง สามารถสรุปได้ ดังนี้

ทางเลือกตามมติคณะกรรมการ รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒	ผลสรุปการศึกษา	เหตุผล
๑. กรณีเปิดใช้ ท่าอากาศยานดอนเมือง ให้บริการเที่ยวบินเช่าในปัจจุบัน และเร่งการลงทุนใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้เพียงพอกับปริมาณการจราจรในอนาคต	ควรเปิดใช้ ท่าอากาศยานดอนเมือง จนโครงการขยาย ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้วเสร็จ ซึ่งไม่ควรเกินปี ๒๕๕๘ เนื่องจากจากการพยากรณ์ปริมาณเที่ยวบินของ ท่าอากาศยานดอนเมือง จะเท่ากับ ๒๑๙ เที่ยวบิน/วัน ซึ่งส่งผลต่อความปลอดภัยของการจัดการ Airspace	- ในกรณีที่ศึกษาที่ ๑ ซึ่งเป็นสภาพปัจจุบัน จากข้อมูลของ บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด พบว่า เนื่องจากการจัดการทาง Airspace นั้น ท่าอากาศยานดอนเมือง สามารถรองรับเที่ยวบินโดยไม่กระทบต่อการบริหารจัดการเที่ยวบินที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้ที่ ๑๒๐-๓๐๐ เที่ยวบินต่อวัน โดยเมื่อคิดเป็นระดับความเสี่ยงปานกลางจะสามารถดำเนินการได้ที่ ๒๐๐ เที่ยวบิน/วัน ซึ่งตามการคาดการณ์จะรองรับได้ถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๖ เท่านั้น โดยเมื่อจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้นเกินกว่านี้ ความเสี่ยงจะอยู่ในระดับสูง - ดังนั้น ในการจัดการของ บริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งให้ความสำคัญกับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก่อน โดยจะให้เที่ยวบินที่มาลง ท่าอากาศยานดอนเมือง จำเป็นต้องบินวนรอ บินอ้อมเส้นทางหรือชะลอการนำเครื่องขึ้นจาก ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งจะส่งผลทำให้เกิดความล่าช้า เพราะต้องคำนึงถึงความปลอดภัย นอกจากนั้นในการให้บริการเที่ยวบินได้ที่ ๒๐๐ เที่ยวบิน/วัน Nok Air และ One Two Go สามารถให้บริการผู้โดยสารได้เพียง ๓.๓ ล้านคนต่อปี ถ้าเกินกว่านี้ก็ต้องกลับไปใช้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในท้ายที่สุด

/ ทางเลือก...

ทางเลือกตามมติคณะกรรมการ รัฐมนตรีเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๑๔/๒๕๕๒	ผลสรุปการศึกษา	เหตุผล
๒. กรณีเปิดใช้ ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารประมาณ ๑๐ ล้านคน/ปี ที่จะช่วยชะลอการลงทุนเพิ่มเติมในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่มีการต่อเครื่องหรือสายการบินต้นทุนต่ำ หรือเที่ยวบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาค	ผลเหมือนกรณีที่ ๑	ในกรณีศึกษาที่ ๒ จะช่วยชะลอการก่อสร้างทางวิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ออกไปอีก ๒-๓ ปี จากการคาดการณ์ แต่ปริมาณเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นเมื่อคำนึงถึงความปลอดภัยทางการจัดการการบินตามที่กล่าวในกรณีที่ ๑ แล้ว พบว่า ท่าอากาศยานดอนเมือง จะรองรับเที่ยวบินได้จนถึงปี พ.ศ. ๒๕๕๖ เช่นเดียวกับกรณีที่ ๑ โดยเมื่อเกินกว่านี้แล้ว ค่าระดับความเสี่ยงจะอยู่ในระดับสูง นอกจากนี้สายการบินที่จะมาใช้บริการจะเป็นอีกปัญหาหนึ่ง เนื่องจากสายการบินและเที่ยวบินระหว่างประเทศส่วนใหญ่อยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนั้น จากการจัดการและบริหารงานทั้งสองสนามบินควบคู่กัน จึงเป็นปัญหาต่อสายการบินเช่นเดียวกัน
๓. กรณี ท่าอากาศยานดอนเมือง ยกเลิกการบริการเที่ยวบินแบบประจำทั้งหมด พร้อมทั้งพัฒนากิจการเชิงพาณิชย์อื่นๆ และเร่งการลงทุนเพิ่มเติมใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อรองรับปริมาณผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเป็น ๖๐ - ๖๕ ล้านคน/ปี	มีความเหมาะสมทั้งในเรื่องความปลอดภัยและการพัฒนาสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน	ในกรณีศึกษาที่ ๓ ซึ่งให้สายการบินเชิงพาณิชย์ดำเนินงานอยู่ที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เท่านั้นถึงแม้ในเรื่องการจัดการ Airspace จะมีความปลอดภัยที่สุด แต่ความจำเป็นในเรื่องการขยายขีดความสามารถและสาธารณูปโภคพื้นฐานก็จำเป็นจะต้องดำเนินการ โดยในระยะสั้นและวิธีการที่ดีที่สุด คือ การสร้างอาคารเทียบเครื่องบินเพิ่มเติมเพื่อรองรับผู้โดยสารในประเทศทั้งขาเข้าและขาออก นอกจากนั้น International Civil Aviation Organization (ICAO) ยังแนะนำว่ามีความจำเป็นอย่างเร่งด่วนที่จะต้องสร้างทางวิ่งเพิ่มเติม โดยช่วงระยะเวลาที่ทำการก่อสร้างอาคารและทางวิ่งเพิ่มเติมดังกล่าว ยังคงต้องใช้งาน ท่าอากาศยานดอนเมือง ควบคู่ไปพร้อมนี้ต่อไปจนถึงปี ๒๕๕๘ เพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในการดำเนินงานแบบ Single Airport นั้น จะส่งเสริมการพัฒนาศักยภาพและการเติบโตให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub)

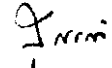
๒.๑.๓ ผลการศึกษาความเหมาะสมของทางเลือกในการพัฒนา ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง โดย International Air Transport Association (IATA) และ International Civil Aviation Organization (ICAO) พบว่าสอดคล้องกัน คือ เห็นควรให้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นศูนย์กลางการบินเพียงแห่งเดียวในระยะยาวที่รองรับสายการบินแบบประจำทั้งหมด โดยบทบาทของ

ท่าอากาศยานดอนเมือง ยังคงรองรับกิจกรรมการบินแบบไม่ประจำเข้าเหลมาลำ กิจกรรมการบินที่เกี่ยวข้อง
และธุรกิจการบินทั่วไป

จึงเรียนมาเพื่อโปรดทราบและพิจารณาดำเนินการต่อไป

ขอแสดงความนับถือ

พลอากาศเอก

 
(สุภาพล สุวรรณทัต)

รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม

สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์

โทร. ๐ ๒๒๘๓ ๓๐๕๘

โทรสาร ๐ ๒๒๘๑ ๔๑๙๑

๐๖-๖๖๖๖-๖๖๖๖-๖๖๖๖