สร. 1/2551/ก.8

รายงาน

ของ

คณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ ๔

สำนักกรรมาธิการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ที่ สว(สนช)(กมธ๑)๐๐๐๙/(ร ๑๐๑) **วันที่** ๑๙ ธันวาคม ๒๕๕๐

เรื่อง รายงานผลการพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ

กราบเรียน ประธานสภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ได้พิจารณาญัตติ เรื่อง ขอเสนอตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ (พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน และนายประพันธ์ คูณมี เป็นผู้เสนอ) แล้วลงมติเห็นชอบให้งดใช้ข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๐ วรรคสาม เป็นการชั่วคราวเฉพาะกรณีและตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง จำนวน ๓๕ คน เพื่อศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนั้น กรรมาธิการวิสามัญฯ คณะนี้ จึงประกอบด้วย

๑. นายกงกฤช หิรัญกิจ
๒. นายเจริญ เฟื่องอารมย์
๓. นายชลิต แก้วจินดา
๔. นายชุมพล เที่ยงธรรม
๕. พลอากาศเอก ณรงค์ศักดิ์ สังขพงศ์
๖. พลอากาศเอก ธเรศ ปุณศรี
๗. พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน
๘. พลเอก ปฐมพงษ์ เกษรศุกร์
๙. พลอากาศตรี ประสิทธิ์ ธนณาเคนทร์
๑๐. ท่านผู้หญิงปรียา เกษมสันต์ ณ อยุธยา
๑๑. พลอากาศโท ปัญญา ศรีสุวรรณ
๑๒. นายพรเพชร วิชิตชลชัย
๑๓. พลเรือโท พะจุณณ์ ตามประทีป
๑๔. นายพัฒนพงศ์ จงรักดี
๑๕. พลเอก เพิ่มศักดิ์ พวงสาโรจน์
๑๖. นายภราเดช พยัฆวิเชียร
๑๗. นายมนัส โกศล
๑๘. นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร
๑๙. นายวินัย สะมะอุน
๒๐. นายสมชาย มีเสน
๒๑. นายสมชาย แสวงการ
๒๒. นางสาวินี จันทรประภา
๒๓. นายสิริวัฒน์ ไชยชนะ
๒๔. นายสุพจน์ ศรีนิล
๒๕. นายเสถียร เศรษฐสิทธิ์
๒๖. พลอากาศเอก อดิเรก จำรัสฤทธิรงค์
๒๗. พลอากาศเอก สามารถ โสดสถิตย์
๒๘. พลอากาศเอก ไพโรจน์ รัตนพล
๒๙. นายณฐพร โตประยูร
๓๐. หม่อมหลวง พงศ์ธร เกษมสันต์

โดยมีกำหนดเวลาปฏิบัติงาน ๙๐ วัน นับแต่วันที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติและต่อมาคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ขอขยายเวลาการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวออกไปอีก ๔ ครั้ง (ครั้งละ ๙๐ วัน จำนวน ๓ ครั้ง และครั้งละ ๓๐ วัน จำนวน ๑ ครั้ง) ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๔

/ อนึ่ง ...

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

อนึ่ง มีกรรมาธิการวิสามัญฯ ขอลาออกจากการเป็นกรรมาธิการวิสามัญฯ ๕ คน จึงได้มีการตั้งกรรมาธิการแทนตำแหน่งที่ว่าง ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๕ (๓) ในคราวประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๔๕/๒๕๕๐ วันพฤหัสบดีที่ ๑๖ สิงหาคม ๒๕๕๐ ที่ประชุมได้มีมติตั้ง พลอากาศเอก สามารถ โสดสถิตย์ พลอากาศเอก ไพโรจน์ รัตนพล นายณฐพร โตประยูร นายชาญชัย อิสระเสนารักษ์ และหม่อมหลวง พงศ์ธร เกษมสันต์ ต่อมาได้มีกรรมาธิการวิสามัญฯ ลาออกจากการเป็นกรรมาธิการวิสามัญฯ อีก ๕ คน

บัดนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิในส่วนที่ ๔ เสร็จเรียบร้อยแล้ว

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดนำเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและดิดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ ต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติเพื่อพิจารณาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน
(บรรณวิทย์ เก่งเรียน)
ประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษา
และติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำเนาถูกต้อง

(นางนิรันตสุข เริงรณอาษา)
ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา
ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการ
สภานิติบัญญัติแห่งชาติ
สำนักกรรมาธิการ ๑
โทร. ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๕๒-๓
โทรสาร ๐ ๒๘๓๑ ๙๑๔๖

สุจิตรา พิมพ์
ยุวดี ทิฆัมพร ลักษณ์พรรณ ทาน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

รายงานการพิจารณาศึกษา

ของ

คณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหา

สนามบินสุวรรณภูมิ

สภานิติบัญญัติแห่งชาติ

ตามที่ ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ วันพฤหัสบดีที่ ๓๐ พฤศจิกายน ๒๕๔๙ ได้พิจารณาญัตติ เรื่องตั้งคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและดิดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ (พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน และนายประพันธ์ คูณมี เป็นผู้เสนอ) แล้วลงมติตั้งกรรมาธิการวิสามัญขึ้นคณะหนึ่ง เพื่อพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๐ วรรคสาม โดยมีกำหนดเวลาการปฏิบัติงาน ๙๐ วัน นับแต่วันที่สภานิติบัญญัติแห่งชาติมีมติ และต่อมาคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ขอขยายเวลาการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวออกไปอีก ๔ ครั้ง (ครั้งละ ๙๐ วัน จำนวน ๓ ครั้ง และครั้งละ ๓๐ วัน จำนวน ๑ ครั้ง) ตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๔ นั้น

บัดนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิในส่วนที่ ๔ เสร็จเรียบร้อยแล้ว ได้แก่ เรื่องปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิและเรื่องปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ จึงขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาต่อที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติตามนัยแห่งข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๙๒ ดังนี้

๑. คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ปรากฏผล ดังนี้

๑.๑ พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน	เป็นประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ
๑.๒ พลอากาศเอก ธเรศ ปุณศรี	เป็นรองประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ คนที่หนึ่ง
๑.๓ พลเอก ปฐมพงษ์ เกษรศุกร์	เป็นรองประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ คนที่สอง
๑.๔ พลเอก เพิ่มศักดิ์ พวงสาโรจน์	เป็นรองประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ คนที่สาม
๑.๕ นายภราเดช พยัฆวิเชียร	เป็นรองประธานคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ คนที่สี่
๑.๖ พลเรือโท พะจุณณ์ ตามประทีป	เป็นเลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ
๑.๗ พลอากาศตรี ประสิทธิ์ ธนณาเคนทร์	เป็นรองเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่หนึ่ง
๑.๘ นายชลิต แก้วจินดา	เป็นรองเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สอง

/๑.๙ นายสมชาย ...

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๑.๙ นายสมชาย มีเสน เป็นรองเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สาม

๑.๑๐ นางสาวินี จันทรประภา เป็นรองเลขานุการคณะกรรมาธิการ คนที่สี่

๑.๑๑ นายยุทธพงศ์ จรัสเสถียร เป็นรองโฆษกคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

๒. ที่ประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้แต่งตั้งนางนิรันตสุข เริงรณอาษา ผู้อำนวยการกลุ่มงานคณะกรรมาธิการการคมนาคม สำนักกรรมาธิการ ๑ สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา ปฏิบัติหน้าที่สำนักงานเลขาธิการสภานิติบัญญัติแห่งชาติ ทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมาธิการตามข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ ข้อ ๘๓ วรรคสาม

วิธีการพิจารณาศึกษา

๑. คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมาธิการ เพื่อพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาในด้านต่าง ๆ ของสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนี้

๑) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาสัญญาการดำเนินงานของบริษัท คิง เพาเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล จำกัด

๒) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหาการดำเนินงานของโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหารถรับจ้างขนส่งผู้โดยสาร (แท็กซี่)

๔) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหาทางด้านการรักษาความปลอดภัย

๕) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหาสภาพสังคมวิถีชีวิตภายนอกพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ

๖) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหาการรักษาความสะอาดและสภาพแวดล้อมภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ

๗) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาตรวจสอบสัญญาก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิและสัญญาอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

๘) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหาผ้าใบหลังคาของอาคารผู้โดยสารและร้านค้าบริเวณศูนย์ขนส่งสาธารณะในสนามบินสุวรรณภูมิ

๙) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ

๑๐) คณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาและตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ

๒. คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสารสัญญา กฎหมาย กฎระเบียบข้อบังคับ คำสั่ง และจากการเดินทางไปศึกษาข้อเท็จจริง ณ พื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับการพิจารณา รวมทั้งการแสดงความคิดเห็น การให้ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ และผู้เกี่ยวข้องโดยตรง

/ ผลการพิจารณา...

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ขอเสนอรายงานผลการพิจารณาศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิในส่วนที่ ๔ พร้อมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตามรายงานท้ายนี้มาเพื่อให้ที่ประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติได้โปรดพิจารณา และหากสภานิติบัญญัติแห่งชาติให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษา รวมทั้งข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ แล้ว ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อพิจารณาดำเนินการตามที่เห็นสมควรต่อไป ทั้งนี้เพื่อประโยชน์ของประเทศชาติและประชาชนสืบไป

พลเรือโท
(พะจุณณ์ ตามประทีป)
เลขานุการคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษา
และติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

สารบัญ

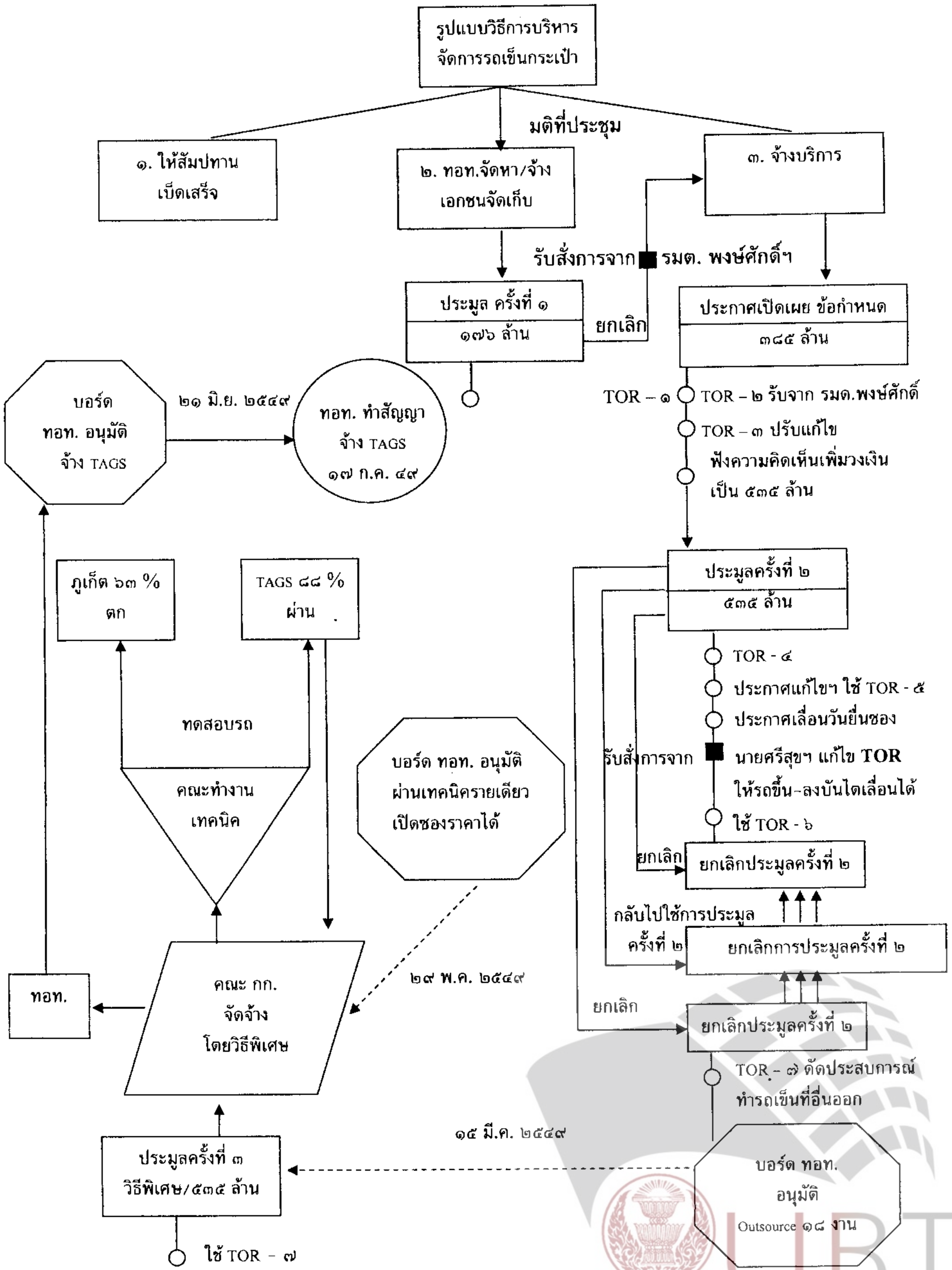
	หน้า
๑. รายงานผลการพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ	
๑.๑ ความเป็นมา	๑
๑.๒ การเชิญบุคคลหรือคณะบุคคลมาชี้แจง	๑๓
๑.๓ การสำรวจสภาพพื้นที่และทดสอบการใช้งานรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๑๘
๑.๔ ข้อพิจารณาและข้อสังเกต	๒๘
๑.๕ ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ	๓๘
๒. รายงานผลการพิจารณาศึกษาและตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ	
๒.๑ ความเป็นมา	๔๐
๒.๒ การเชิญบุคคลหรือคณะบุคคลมาชี้แจง	๔๖
๒.๓ การวิเคราะห์สภาพพื้นที่การกำจัดขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๕๐
๒.๔ ข้อพิจารณาและข้อสังเกต	๕๘
๒.๕ ข้อสรุปและข้อเสนอแนะ	๖๑

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

เรื่องที่ ๑
ปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

กรอบการพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ



LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

รายงานผลการศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ ๑ : ความเป็นมา

ที่มา

๑. คณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีคำสั่งที่ ๒๒/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

(๑) พลเรือโท พะจุณณ์ ตามประทีป ประธานคณะอนุกรรมาธิการ
(๒) พลตำรวจตรี อรุณ นาคเสน อนุกรรมาธิการ
(๓) พลตรี ณัฐชัย ใบเงิน อนุกรรมาธิการ
(๔) พลตำรวจตรี บริหาร เสี่ยงอารมณ์ อนุกรรมาธิการ
(๕) พลตำรวจตรี ชัชวาล สุขสมจิตร อนุกรรมาธิการ
(๖) นายณฐพร โตประยูร อนุกรรมาธิการ
(๗) นางสาวินี จันทรประภา อนุกรรมาธิการ
(๘) พันตำรวจเอก มานิตย์ จันทรคณา อนุกรรมาธิการ
(๙) นายสมชาย มีเสน อนุกรรมาธิการ
(๑๐) นายภัทรกิติ์ โกมลกิติ อนุกรรมาธิการ

โดยคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งรายงานผลดำเนินงานต่อคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิต่อไป

การประชุมคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

๒.คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาศึกษา ปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ รวม ๗ ครั้ง ได้แก่

- ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๕ เมษายน ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๒/๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๔/๒๕๕๐ เมื่อวันจันทร์ที่ ๓๐ เมษายน ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๕/ ๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๖/๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๗/๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๕๐
- นอกจากนี้ยังได้เดินทางไปสำรวจสภาพพื้นที่และทดสอบการใช้งานรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๐

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

<u>ลำดับความเป็นมาการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</u>

๓. ทอท.โดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการศึกษาแนวทางการบริหารจัดการเกี่ยวกับการให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มาโดยตลอดที่ปรากฏเป็นเอกสารหลักฐานอ้างอิงอย่างเป็นรูปธรรมขอให้พิจารณาจากรายงานการประชุม เรื่องหารือเกี่ยวกับรถเข็นกระเป๋าผู้โดยสารที่ ทสภ. เมื่อวันศุกร์ที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๘ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ.ห้องประชุม ทอท. ๒ ชั้น ๖ อาคารสำนักงานใหญ่ ทอท. ซึ่งมีนายสมชัย สวัสดีผล เป็นประธานการประชุม สรุปสาระสำคัญมีดังนี้

๓.๑ วิธีการบริหารจัดการเกี่ยวกับการให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มี ๒ วิธี คือ การให้สัมปทานเบ็ดเสร็จ และดำเนินการด้วยวิธีปัจจุบันเช่นเดียวกับท่าอากาศยานกรุงเทพ

๓.๑.๑ การให้สัมปทานแก่หน่วยงานเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการเบ็ดเสร็จ คือ เป็นผู้จัดหารถเข็นกระเป๋ามาให้บริการ ซ่อมบำรุงรถเข็นกระเป๋า ดำเนินการจัดเก็บรถเข็นกระเป๋า โดยได้รับสิทธิ์ในการติดป้ายโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋า วิธีนี้มีข้อดี/ข้อเสีย ดังตาราง

ข้อดี	ข้อเสีย
(๑) ทอท. จะได้รับอัตราผลตอบแทนของการลงทุนสูงกว่าอัตราผลตอบแทนขั้นต่ำที่ต้องการ โดยได้รับอัตราผลตอบแทนถึง ๒๙.๓๙ % (๒) ประหยัดงบประมาณรายจ่ายของ ทอท.ได้แก่ - ค่าใช้จ่ายในการจัดหารถเข็นกระเป๋า (ทอท.ประมาณการไว้ดังนี้ รถเข็นกระเป๋าขนาดเล็ก จำนวน ๒,๐๐๐ คัน ๆ ละ ๑๒,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท รถเข็นขนาดกลาง จำนวน ๗,๐๐๐ คัน ๆ ละ ๑๕,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๑๐๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท รถเข็นขนาดใหญ่ จำนวน ๓๔ คัน ๆ ละ ๒๐,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๖๘๐,๐๐๐ บาท และรถลากรถเข็นกระเป๋า จำนวน ๑๔ คัน ๆ ละ ๔๐๐,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๕,๖๐๐,๐๐๐ บาท) - ค่าใช้จ่ายในการจัดจ้างเก็บรถเข็นกระเป๋า (ทอท. ใช้งบประมาณในการจัดจ้างหน่วยงานเอกชนจัดเก็บรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นเงินปีละประมาณ ๑๘,๓๓๓,๙๑๕ บาท) - ค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถเข็นกระเป๋า (ทอท. ใช้งบประมาณในการซ่อมบำรุงรถเข็นกระเป๋า เป็นเงินปีละประมาณ ๑,๓๕๔,๐๐๐ บาท)	(๑) หาก ทอท.ได้ผู้รับสัมปทานที่ไม่มีคุณภาพและประสบการณ์ที่เพียงพออาจเกิดผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของ ทอท.ในการให้บริการแก่ผู้โดยสารได้ (๒) ผู้ประกอบการต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงมาก (ทอท.ยกตัวเลขค่าใช้จ่ายทั้งหมดเฉลี่ยต่อคันต่อเดือนคิดเป็นจำนวนเงิน๑๔,๘๖๑.๘๙ บาท เมื่อเปรียบเทียบกับรายได้ที่ผู้ประกอบการปัจจุบัน ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพ คือ บริษัท เจ เอ็ม พี ทัวริสท์ คอนซัลแทนต์ จำกัด ที่ชำระให้ ทอท. เป็นจำนวนเงิน ๑๓๗.๕๐ บาท/คัน จะเห็นได้ว่ารายจ่ายสูงกว่ารายได้เป็นจำนวนมาก) จึงอาจไม่มีผู้ประกอบการรายใดให้ความสนใจขอเข้าประกอบการได้ ดังนั้นหาก ทอท. จะตัดสินใจโดยให้สัมปทานแก่หน่วยงานเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการเบ็ดเสร็จทั้งสิ้นแล้วก็ควรที่จะไม่เรียกเก็บค่าตอบแทนจากผู้ประกอบการที่รับสัมปทาน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ข้อดี	ข้อเสีย
(๓) สามารถลดความไม่แน่นอนของรายได้ที่ ทอท.จะได้รับจากการติดตั้งป้ายโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋า (ทอท.มีรายได้จากการอนุญาตให้หน่วยงานเอกชนดำเนินการดิดป้ายโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋า ปีละประมาณ ๗,๐๓๕,๘๕๕.๒๔ บาท) เนื่องจากการเลิกประกอบการและ/หรือการขอลดค่าตอบแทน	

๓.๑.๒ ดำเนินการด้วยวิธีปัจจุบัน คือ ทอท.จัดหารถเข็นกระเป๋าเอง ซ่อมเอง จัดจ้างเอกชนจัดเก็บรถเข็นกระเป๋าและอนุญาตให้เอกชนดิดป้ายโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋าโดยให้ผลประโยชน์ตอบแทนแก่ ทอท. วิธีนี้ ทอท.ต้องรับภาระต้นทุนทั้งหมดซึ่งสูงกว่ารายได้ที่จะได้รับ แต่มีข้อดี คือ สามารถควบคุมการโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋าได้อย่างใกล้ชิด รวมทั้งคุณภาพการให้บริการของพนักงานจึงมั่นใจในภาพลักษณ์ของการให้บริการแก่ผู้โดยสาร

๓.๒ <u>มติที่ประชุม</u> ที่ประชุมเห็นชอบให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นผู้ดำเนินการจัดหารถเข็นกระเป๋าเองโดยไม่ต้องให้สัมปทาน เนื่องจากหากให้สัมปทานจะเกิดปัญหาคุณภาพของการให้บริการต่อผู้โดยสาร สำหรับการจัดหารถเข็น "<u>ให้จัดซื้อรถเข็นกระเป๋าสำเร็จรูปจากต่างประเทศ</u>" โดยกำหนด Performance Spec เพื่อให้ได้รถเข็นกระเป๋าที่มีประสิทธิภาพในราคาที่เหมาะสม

๔. ในการดำเนินการจัดซื้อรถเข็นกระเป๋าสำเร็จรูปจากต่างประเทศตามมติที่ประชุม ข้อ ๓.๒ ปรากฏว่า ทอท.ได้มีการตรวจเช็คราคา<u>รถเข็นกระเป๋าขนาดกลาง</u>สำเร็จรูปจากต่างประเทศ<u>ราคาประมาณ ๔๐,๐๐๐ บาทต่อคัน</u> (ราคานี้ไม่รวมกับค่าขนส่ง) เมื่อเทียบกับรถเข็นที่<u>ผลิตในประเทศจะมีราคาประมาณ ๑๕,๐๐๐ บาทต่อคัน</u> ดังนั้นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. จึงได้อนุมัติเมื่อวันที่ ๕ กันยายน ๒๕๔๘ ให้จ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าทั้ง ๓ ขนาด ในวงเงินงบประมาณทั้งสิ้น ๑๗๖,๒๐๗,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗% แล้ว) แยกเป็นรถเข็นกระเป๋าขนาดเล็ก จำนวน ๒,๐๐๐ คัน ๆ ละ ๑๒,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๒๔,๐๐๐,๐๐๐ บาท รถเข็นกระเป๋าขนาดกลาง จำนวน ๗,๐๐๐ คัน ๆ ละ ๒๐,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๑๔๐,๐๐๐ บาท และรถเข็นกระเป๋าขนาดใหญ่ จำนวน ๓๔ คัน ๆ ละ ๒๐,๐๐๐ บาท เป็นเงิน ๖๘๐ ,๐๐๐ บาท โดยกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องผลิตตัวรถในประเทศไทยใช้วัตถุดิบที่มีจำหน่ายในประเทศไทย เพื่อเพิ่ม Local Content ในโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับการจัดหาให้ดำเนินการโดยวิธีประมูลด้วยระบบอิเล็คทรอนิคส์ (E – Auction)

คณะกรรมการประมูลฯ ประกอบด้วย

๑) ร.อ. พินิจ สาหร่ายทอง	ประธานกรรมการ
๒) นายนิรันดร์ ธีรนาทสิน	กรรมการ
๓) ร.ท. ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง	กรรมการ
๔) น.ท.ณัฏฐ์ โหมาศวิน	กรรมการ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ต่อมาเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๘ ทอท. ได้ออกประกาศเปิดเผยข้อกำหนดต่อสาธารณชน (TOR - ๑) เพื่อรับฟังความคิดเห็นก่อนดำเนินการประมูล มีผู้ขอรับเอกสารจำนวน ๑๘ ราย เมื่อครบกำหนดวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๔๘ มีผู้ยื่นข้อคิดเห็นจำนวน ๒ ราย

๕. วันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๔๘ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. มีบันทึกสั่งการให้หน่วยงานเกี่ยวข้อง ๓ หน่วยงาน ได้แก่ ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล (ฝฟค.), ฝ่ายการท่าอากาศยาน (ฝทอ.) และฝ่ายพัสดุ (ฝพด.) ร่วมกันพิจารณาการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋า ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และร่างข้อกำหนดรายละเอียดการจ้าง (TOR-๒) ตามแผนที่กำหนด

๖. วันที่ ๑๑ และ๑๓ ตุลาคม ๒๕๔๘ ทั้ง ๓ หน่วยงานได้มีการประชุมพิจารณาทบทวนการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋า รวม ๒ ครั้ง ผลการพิจารณาที่ประชุมเห็นด้วยกับวิธีการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าและดำเนินการบริหารจัดการในการเก็บรถเข็นกระเป๋า รวมทั้งดูแลเมื่อรถเข็นกระเป๋าชำรุดโดยนำรถเข็นกระเป๋าคันใหม่มาเปลี่ยน นอกจากนี้ยังได้ร่วมกันพิจารณาปรับปรุง TOR-3 ตามแผนที่กำหนด ซึ่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ได้รับทราบผลการพิจารณาและการปรับปรุง TOR ดังกล่าวเมื่อวันที่๑๙ ตุลาคม ๒๕๔๘

๗.วันที่ ๒๘ ตุลาคม ๒๕๔๘ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.อนุมัติให้ยกเลิกการดำเนินการจ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าโดยวิธีประมูลด้วยระบบ E- Auction ตามประกาศเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๘ (ตามข้อ ๔.) และดำเนินการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลาจ้าง ๗ ปี โดยใช้ข้อกำหนดรายละเอียดการจ้างที่กำหนดใหม่ ในวงเงินงบประมาณ ๓๘๕,๔๑๗,๙๑๘.๕๑ บาท

๘.วันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ คณะทำงาน ทอท.ได้ออกประกาศเปิดเผยข้อกำหนดต่อสาธารณชน ครั้งที่ ๔ /๒๕๔๙ พร้อมทั้งข้อกำหนดรายละเอียด (TOR-3) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็นก่อนดำเนินการประมูลจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋า มีผู้ขอรับเอกสารจำนวน ๖ ราย เมื่อครบกำหนด วันที่ ๑๖ ธันวาคม ๒๕๔๘ มีผู้ยื่นข้อคิดเห็นจำนวน ๓ ราย

๙.วันที่ ๒๓ ธันวาคม ๒๕๔๘ คณะทำงาน ทอท.ประกอบด้วยผู้จัดการฝ่ายพัสดุ,และผู้แทนจากฝ่ายแผนงาน (ฝผง.),ฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล (ฝฟค.),ฝ่ายการท่าอากาศยาน (ฝทอ.) และฝ่ายพัสดุ (ฝพต.) ได้ประชุมร่วมกันพิจารณาข้อคิดเห็นแล้วมีมติเห็นควรปรับแก้ไขข้อกำหนดรายละเอียด (TOR - ๓ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ตามข้อ ๘) ตามที่มีผู้ยื่นข้อคิดเห็นและประมาณการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลา ๗ ปี โดยเพิ่มวงเงินเป็น ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท

๑๐.วันที่ ๔ มกราคม ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.อนุมัติให้ดำเนินการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะเวลา ๗ ปี ในวงเงินงบประมาณ ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท โดยวิธีประมูลด้วยระบบ E- Auction และแต่งตั้งคณะกรรมการประมูลฯ ประกอบด้วย

๑.นายสมชัย สวัสดีผล	ประธานกรรมการ
๒.น.ท.ณัฏฐ์ โหมาศวิน	กรรมการ
๓.นางอังคนา ทันตวิวัฒนานนท์	กรรมการ
๔.นางจิราวรรณ พูนสะผล	กรรมการ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๑๑.วันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศประมูลการจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พร้อมข้อกำหนดรายละเอียดการจ้าง (TOR - ๔) ตามอนุมัติเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๐) กำหนดยื่นเอกสารประมูลวันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ประกาศรายชื่อผู้ที่ผ่านการคัดเลือกให้เข้าเสนอราคา วันที่ ๑๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ และกำหนดประมูลด้วยระบบ E- Auction วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙

๑๒. วันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศแก้ไขเอกสารประมูลงานจ้างและข้อกำหนดรายละเอียดการจ้าง (TOR - ๕) ดามประกาศเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๑)

๑๓.วันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศเลื่อนกำหนดวันยื่นเอกสารประมลออกไปก่อนเนื่องจากรัฐบาลได้ออกระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการอิเล็คทรอนิคส์ พ.ศ.๒๕๔๙ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ ๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ซึ่งระเบียบสำนักนายกฯ ฉบับนี้ได้เปลี่ยนแปลงวิธีการประกวดราคาด้วยวิธีประมูลด้วยระบบอิเล็คทรอนิคส์ไปจากเดิมมากเกรงว่าหากดำเนินการต่อไปอาจปฏิบัติไม่ถูกต้องตามระเบียบได้

๑๔.วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ฝ่ายพัสดุ ได้รับสั่งการ ให้แก้ไขข้อกำหนดรายละเอียดรถเข็นกระเป๋าขนาดกลาง ณ ท่าอากาศยานฯ ใหม่ ตามประกาศประมูลฯเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๑) โดยให้สามารถขึ้น – ลง บันไดเลื่อนได้ ฝ่ายพัสดุได้เชิญฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกล , ฝ่ายการท่าอากาศยาน และฝ่ายแผนงานมาประชุมเพื่อแก้ไขข้อกำหนดร่วมกันแล้วได้แก้ไขข้อกำหนดในข้อ ๓.๓ หัวข้อ ลักษณะของล้อ และระยะเสียบซ้อนคันพร้อมเพิ่มหัวข้อลักษณะการทำงานบนบันไดเลื่อนโดยได้จัดทำข้อกำหนดรายละเอียดใหม่เรียบร้อยตามข้อกำหนดรายละเอียดฉบับลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ (TOR – ๖)

๑๕.วันที่ ๑๗ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. อนุมัติให้ยกเลิกข้อกำหนดรายละเอียด (TOR – ๕) ตามประกาศประมูลวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๑) และใช้ข้อกำหนดรายละเอียด (TOR – ๖) ใหม่ ที่จัดทำขึ้นใหม่ฉบับลงวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๔) ภายในวงเงินเดิมเป็นเงิน ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท โดยให้คณะกรรมการดำเนินการประมูลด้วยระบบ E- Auction ชุดเดิมเป็นผู้ดำเนินการ

๑๖.วันที่ ๒๐ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศยกเลิกประกาศประมูลด้วยระบบ E - Auction เมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๑) เนื่องจากต้องปรับปรุงแก้ไขเอกสารประมูลให้สอดคล้องกับระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็คทรอนิคส์ พ.ศ. ๒๕๔๙

๑๗. วันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.อนุมัติให้ยกเลิกคณะกรรมการดำเนินการประมูลด้วยระบบ E - Auction ชุดเดิม (ตามข้อ ๑๐) และแต่งตั้งคณะกรรมการกำหนดร่างขอบเขตของงาน และร่างเอกสารประกวดราคาเพื่อให้เป็นไปตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรี ว่าด้วยการพัสดุด้วยวิธีการทางอิเล็คทรอนิคส์ พ.ศ. ๒๕๔๙

๑๘. วันที่ ๑ มีนาคม ๒๕๔๙ ฝ่ายพัสดุได้ทบทวนวิธีการปฏิบัติตามระเบียบสำนักนายกรัฐมนตรีฯ แล้วปรากฏว่าการดำเนินการซับซ้อนใช้ระยะเวลาอย่างน้อยที่สุด ๘๐ วัน อาจทำให้ ทอท. ไม่มีรถเข็นกระเป๋าใช้ในวันเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเดือน มิถุนายน ๒๕๔๙ ประกอบกับเห็นว่าบทเฉพาะกาล ข้อ ๑๒ กำหนดว่า การดำเนินการใด ๆ ที่กระทำก่อนหน้าวันที่ระเบียบนี้มีผลใช้บังคับ (๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙) เป็นอันสมบูรณ์

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

และให้มีผลต่อไปตามข้อกำหนดเดิมที่ประกาศไว้แล้ว กรณีนี้เพียงแต่ปรับขั้นตอนการประมูลให้สอดคล้องกับระเบียบใหม่ ก็จะสามารถดำเนินการต่อไปได้ ดังนั้นจึงขออนุมัติยกเลิกการอนุมัติของกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. เมื่อวันที่ ๒๓ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ และขอดำเนินการประมูลต่อโดยปรับขั้นตอนให้สอดคล้องกับระเบียบใหม่

๑๙. วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.อนุมัติตามที่ฝ่ายพัสดุเสนอ (ตามข้อ ๑๘)

๒๐.วันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศประมูลงานจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยระบบE- Auction โดยให้ใช้ประกาศฯเมื่อวันที่ ๑๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๑), ประกาศฯแก้ไขเมื่อวันที่ ๒๓ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๒) และประกาศฯเมื่อวันที่ ๓๑ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๓) เป็นประกาศแจ้งความประสงค์ของ ทอท.แต่ให้ใช้ข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้าง (TOR -๖) เมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๕) แทนข้อกำหนดรายละเอียดเดิม สำหรับการยื่นเอกสารประมูลกำหนดเป็นวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๔๙ ส่วนการประมูลกำหนดเป็นวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๔๙

๒๑.วันที่ ๖ มีนาคม ๒๕๔๙ กิจการร่วมค้า พี เจ ที มีหนังสือขอเลื่อนการส่งเอกสารการประมูลและตัวอย่างรถเข็นออกไปอีกเป็นวันที่ ๒๗ มีนาคม ๒๕๔๙ (ตามกำหนดการวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๔๙) เนื่องจากมีการเปลี่ยนแปลง TOR รถเข็นขนาดกลางให้สามารถขึ้น-ลงบันไดเลื่อนได้ ซึ่งเป็นการเปลี่ยนแปลงแบบและคุณสมบัติของรถเข็นอย่างสิ้นเชิง ทางกิจการร่วมค้า พี เจ ที จำเป็นต้องใช้เวลาเพื่อผลิตรถเข็นตัวอย่างและนำเข้าจากประเทศเยอรมัน (เอกสารหมายเลข ๑๙)

๒๒.วันที่ ๘ มีนาคม ๒๕๔๙ ทอท. ได้ออกประกาศเลื่อนกำหนดวันยื่นเอกสารจากเดิมวันที่ ๑๓ มีนาคม ๒๕๔๙ เป็นวันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๔๙ และกำหนดวันประมูลจากเดิมวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๔๙ เป็นวันที่ ๔ เมษายน ๒๕๔๙

๒๓.วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ได้อนุมัติให้ยกเลิกการประมูลจ้างด้วยระบบ E- Auction ตามอนุมัติเมื่อวันที่ ๔ มกราคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๑๐ และ ๑๑) และอนุมัติให้แก้ไข TOR – ๖ (ฉบับวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙) TOR - ๗ โดยตัดเงื่อนไข “ข้อ ๗.๒.๒.๒ ประสบการณ์การทำรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานอื่น" ออก เพื่อเปิดโอกาสให้โรงงานผู้ผลิตรถเข็นกระเป๋าในประเทศไทยได้มีการแข่งขันเสนอราคามากขึ้น

๒๔.วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้ออกประกาศยกเลิกประกาศประมูลจ้างด้วยระบบ E- Auction ฉบับลงวันที่ ๒ มีนาคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๒๐)

๒๕.วันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ได้อนุมัติให้เสนอคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาอนุมัติกรณีฝ่ายพัสดุเห็นควรดำเนินการจัดจ้างสำหรับงานประเภทจ้างเหมาบริการทั่วไป (Outsource) ซึ่งมีอยู่ด้วยกันทั้งหมด ๑๘ งานรวมทั้งงานจ้างบริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วยโดยวิธีพิเศษ เนื่องจากเป็นงานที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วน หากล่าช้าอาจจะเสียหายแก่งานของ ทอท. ได้ โดยใช้แนวทางการจัดจ้างเทียบเคียงกับการประกวดราคา ซึ่งฝ่ายพัสดุได้ศึกษาเปรียบเทียบขั้นตอนการดำเนินการแล้วจะสามารถจัดหาผู้รับจ้างในงานจ้างเหมาบริการได้ภายใน ๓๑ วัน นับตั้งแต่วันออกประกาศเชิญชวน ในขณะที่หากดำเนินการโดยการประกวดราคาจะมีขั้นตอนยาวและใช้เวลานานถึง ๖๕ วัน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๒๖.วันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๙ คณะกรรมการ ทอท.ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๔๙ มีมติให้ ทอท.ใช้การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษสำหรับงานจ้างเหมาบริการทั่วไป (Outsource) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กรณีเป็นงานที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วน หากล่าช้าอาจจะเสียหายแก่งานของ ทอท. โดยใช้แนวทางการจัดจ้างเทียบเคียงกับการประกวดราคา

๒๗.วันที่ ๒๒ มีนาคม ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. อนุมัติให้จัดจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นระยะเวลา ๗ ปี โดยวิธีพิเศษ โดยใช้แนวทางการจัดจ้างเทียบเคียงกับการประกวดราคา และให้ใช้ข้อกำหนดรายละเอียดที่จัดทำขึ้นใหม่ เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๙ (TOR – ๗ ตามข้อ ๒๓) ภายในวงเงินเดิมเป็นเงิน ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท พร้อมทั้งแต่งตั้งคณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษประกอบด้วย

(๑) นายเสน่ห์	เชาว์สุรินทร์	ประธานกรรมการ
(๒) นายนิรันดร์	ธีรนาทสิน	กรรมการ
(๓) ร.ท.ณรงค์ชัย	ถนัดช่างแสง	กรรมการ
(๔) น.ท.ณัฏฐ์	โหมาศวิน	กรรมการ
(๕) นางอังคนา	ทันตวิวัฒนานนท์	กรรมการ

๒๘. วันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๔๙ ทอท. ได้ออกประกาศประมูลจ้างผู้ให้บริการรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ กำหนดยื่นซอง ข้อเสนอด้านเทคนิค และข้อเสนอด้านราคา ในวันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๔๙ มีผู้สนใจซื้อเอกสารประมูลจำนวน ๙ ราย ดังนี้

(๑) บริษัท เพอร์เฟค ชอยส์ จำกัด
(๒) บริษัท ไทย แอร์พอร์ด กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด
(๓) บริษัท อับ เบ็ท จำกัด
(๔) บริษัท กลอรี-ไทย อินเตอร์คอนติเนนตัล จำกัด
(๕) บริษัท ซี ซี คอนเทนท์ คอมเมอร์เชียล จำกัด
(๖) บริษัท พี เจ ที เทคโนโลยี จำกัด
(๗) บริษัท ภูเก็ต อินเตอร์เคมีคอล จำกัด
(๘) กิจการร่วมค้า พี เจ ที
(๙) บริษัท ซับบ์ อะวิเอชั่น เซอร์วิสเซส จำกัด

๒๙. วันที่ ๕ เมษายน ๒๕๔๙ นายเสน่ห์ เชาว์สุรินทร์ ประธานกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ออกคำสั่งแต่งตั้งคณะทำงานประเมินข้อเสนอด้านเทคนิค ประกอบด้วย

(๑) น.ท.ณัฏฐ์	โหมาศวิน	หัวหน้าคณะทำงาน
(๒) นายนิคม	มัจฉภูมิ	ผู้ทำงาน
(๓) นางอภิรดี	ขำคมกุล	ผู้ทำงาน
(๔) นายมนัส	โสธารัตน์	ผู้ทำงาน
(๕) ว่าที่ ร.ต.รัตนพล	แดงไสว	ผู้ทำงาน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓๐. <u>วันที่ ๑๑ เมษายน ๒๕๔๙</u> ทอท. ได้เชิญบริษัทที่ยื่นประมูลงานจ้างมารับฟังการอธิบายแบบและรายละเอียดแล้ว เปิดโอกาสให้ซักถามรายละเอียดและข้อสงสัยต่าง ๆ สรุปประเด็นคำถามที่น่าสนใจควรพิจารณาเป็นพิเศษ มีดังนี้

"๒.๓ <u>คำถาม</u> อยากทราบว่าความหนาของ Stainless Steel หรือ Aluminum ควรจะต้องมีความหนาเท่าใด เนื่องจากในข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างไม่ได้กำหนดไว้

<u>คำตอบ</u> ....ไม่มีการกำหนดขนาดไว้ในข้อกำหนดรายละเอียด เพราะ ต้องการให้ผู้ประกอบการเป็นผู้นำเสนอให้คณะกรรมการพิจารณา...โดยรถเข็นกระเป๋าที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีขนาดความหนาอยู่ที่ ๑.๕ มิลลิเมตร

๒.๔ <u>คำถาม</u> อยากทราบว่าเหตุใดถึงได้มีการแก้ไขข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้างเกี่ยวกับเรื่องล้อที่เพิ่มเติมมาว่าให้สามารถขึ้นบันไดเลื่อนได้อัตโนมัติซึ่งเท่าที่ทราบมาสนามบินที่สวิตเซอร์แลนด์ รถเข็นกระเป๋าสามารถขึ้นบันไดเลื่อนได้ปรากฏว่าเกิดอุบัติเหตุขึ้นมากมายเป็นคดีฟ้องร้องกันก็มีในเรื่องนี้ขอฝากคณะกรรมการพิจารณาด้วย

<u>คำตอบ</u> ในการเพิ่มเติมข้อกำหนดรายละเอียดงานเกี่ยวกับคุณสมบัติล้อรถเข็นกระเป๋าที่ให้สามารถขึ้นบันไดเลื่อนได้อัตโนมัติ เนื่องจาก ทอท.ต้องการเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการให้มากขึ้น "

๓๑. <u>วันที่ ๑๑ มีนาคม ๒๕๔๙ และวันที่ ๒๑ เมษายน ๒๕๔๙</u> กิจการร่วมค้า พี เจ ที และบริษัท เจ ดี แอนด์ ที ดีเวลลอปเม้นท์ มีหนังสือตามลำดับ ขอให้ ทอท.พิจารณาคุณสมบัติของรถเข็นกระเป๋าขนาดกลางใหม่อีกครั้งหนึ่งเนื่องจาก ทอท. ได้ออกประกาศเปลี่ยนแปลงคุณสมบัติของรถเข็นกระเป๋าขนาดกลางจากเดิมที่กำหนด " ให้ขึ้นทางลาดได้เพียงอย่างเดียว" เป็น "สามารถขึ้นได้ ทั้งทางลาดเลื่อนและบันไดเลื่อน" และได้ให้ความเห็นว่าการใช้รถเข็นกระเป๋าที่ใช้กับบันไดเลื่อนที่ล้อสามารถล็อคโดยอัตโนมัตินั้น ไม่ได้ช่วยในเรื่องความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและขอให้ ทอท.ชะลอการยื่นซองประมูลออกไปเพื่อทำประชาพิจารณ์อีกครั้งหนึ่ง

ทอท. มีหนังสือลงวันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๙ แจ้งผลการพิจารณาโดยสรุปได้ว่าการเพิ่มข้อกำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับคุณสมบัติของล้อรถเข็นกระเป๋าขนาดกลางซึ่งกำหนดให้ขึ้น – ลงบันไดเลื่อนได้นั้นเป็นวัตถุประสงค์ของ ทอท.เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริการให้มากขึ้น ได้พิจารณาจากความจำเป็นใช้งานและคำนึงถึงประโยชน์ของ ทอท.เป็นสำคัญ และขอยืนยันกำหนดการประมูลจ้างเป็นไปตามเดิม

๓๒.<u>วันที่ ๒๔ เมษายน ๒๕๔๙</u> มีผู้สนใจมายื่นเอกสารข้อเสนอและส่งตัวอย่างรถเข็นจำนวน ๒ ราย คือ

๑) บริษัทภูเก็ต อินเตอร์เคมีคอล จำกัด

๒) บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด

๓๓.<u>วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๙</u> คณะทำงานประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคมีมติให้ดำเนินการทดสอบคุณสมบัติของรถเข็นกระเป๋าตามมาตรฐานและข้อกำหนดในวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ต่อมาวันที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๔๙ นางอภิรดี ขำคมกุล ผู้ทำงานได้มีหนังสือแจ้งหัวหน้าคณะทำงานฯเพื่อทราบผลการทดสอบคุณสมบัติของรถเข็นกระเป๋าของทั้ง ๒ บริษัท หัวหน้าคณะทำงานฯ จึงได้มีหนังสือลงวันที่ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๔๙ เสนอประธานคณะกรรมการจัดจ้างฯเพื่อพิจารณาต่อไป

๓๔.<u>วันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๙</u> คณะกรรมการ ทอท.ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๔๙ มีมติให้คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษงานจ้างเหมาบริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน ๑๘ กลุ่มงาน (ซึ่งรวมทั้ง

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

งานจัดจ้างให้บริการรถเข็นกระเป๋าด้วย) ซึ่งคณะกรรมการ ทอท.ได้มีมติอนุมัติให้ดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษได้ในการประชุมครั้งที่ ๔/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๑๕ มีนาคม ๒๕๔๙ (ตามข้อ ๒๖) ไปแล้วนั้น สามารถพิจารณาข้อเสนอด้านราคาในกรณีที่มีผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคเพียงรายเดียวได้ โดยไม่ต้องยกเลิกการเสนอราคาทั้งนี้ เพื่อให้การว่าจ้างเป็นไปด้วยความรวดเร็วและงานแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน ๒๕๔๙

๓๕.วันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๔๙ คณะทำงานประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคได้รายงานผลการพิจารณาสรุปได้ดังนี้

๑) บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด ได้คะแนนร้อยละ ๘๘ คะแนน

๒) บริษัท ภูเก็ต อินเตอร์เคมีคอล จำกัด ได้คะแนนร้อยละ ๖๓ คะแนน

ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอของ ทอท.ผู้ที่ผ่านการพิจารณาด้านเทคนิคด้องมีคะแนนไม่ต่ำกว่าร้อยละ ๘๕ และสำหรับผู้ที่ไม่ผ่านเกณฑ์คะแนนร้อยละ ๘๕ ทอท.จะไม่พิจารณาข้อเสนอด้านราคา ดังนั้น คณะทำงานฯ จึงเห็นว่าบริษัท ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด เป็นผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค และมีสิทธิที่จะได้รับการพิจารณาข้อเสนอด้านราคาเพียงรายเดียว

๓๖. วันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๔๙ กิจการร่วมค้า พี เจ ที ในฐานะตัวแทนจำหน่ายรถเข็นกระเป๋ายี่ห้อ WANZL จากประเทศเยอรมันได้เสนอมอบรถเข็นกระเป๋ายี่ห้อ WANZL ให้กับ ทอท.โดยไม่คิดมูลค่าของรถเข็นเพื่อขอแลกสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บรายได้โฆษณาบนรถเข็นทั้งหมดเป็นเวลา ๗ ปี โดยกิจการร่วมค้า พี เจ ที มีหนังสือยืนยันจากบริษัทผู้ผลิตว่าสามารถส่งมอบรถเข็นกระเป๋าให้กับ ทอท. ได้ทันตามกำหนดเปิดสนามบินสุวรรณภูมิ ในวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๔๙ กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. มีหนังสือลงวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๔๙ ให้ประธานคณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษพิจารณาเรื่องนี้โดยด่วนและให้รายงานผลให้ทราบเป็นลายลักษณ์อักษร

๓๗. วันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๔๙ ประธานกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษมีหนังสือแจ้งผลการประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคให้ทั้ง ๒ บริษัททราบ และกำหนดเปิดซองข้อเสนอด้านราคา ในวันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๙

๓๘.วันที่ ๑๕ มิถุนายน ๒๕๔๙ คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษได้รายงานผลการดำเนินการจัดจ้างสรุปได้ดังนี้

๑) ได้เปิดซองข้อเสนอด้านราคาของบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด ซึ่งเป็นผู้ผ่านเกณฑ์การประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคเพียงรายเดียว ปรากฏว่าบริษัทฯเสนอราคาเป็นเงิน ๕๓๕,๐๐๐,๐๐๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) ซึ่งเกินกว่าวงเงินที่อนุมัติไว้(๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท) จึงได้ต่อรองราคาลงอีก บริษัทฯ ตกลงลดราคาเหลือ ๕๓๒,๘๖๐,๐๐๐ บาท คณะกรรมการฯ จึงเห็นสมควรจ้างบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซล จำกัด ให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลา ๗ ปี ในราคา ๔๙๘,๐๐๐,๐๐๐ บาท และภาษีมูลค่าเพิ่ม ๗ % เป็นเงิน ๓๔,๘๖๐,๐๐๐ บาท รวมเป็นเงินทั้งสิ้น ๕๓๒,๘๖๐,๐๐๐ บาท

๒) กรณีกิจการค้าร่วม พี เจ ที เสนอมอบรถเข็นกระเป๋ายี่ห้อ Wanzl จากประเทศเยอรมันให้กับ ทอท. โดยไม่คิดมูลค่าของรถเข็นเพื่อขอแลกสิทธิในการเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บรายได้โฆษณาบนรถเข็นทั้งหมดเป็นเวลา ๗ ปี นั้น คณะกรรมการฯ พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการประมูลจ้างให้บริการรถเข็นกระเป๋าได้ดำเนินกระบวนการจ้างตามขั้นตอนมาตามลำดับแล้ว คณะกรรมการฯจำเป็นต้องดำเนินการให้เสร็จสิ้นตามภารกิจที่

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ได้รับมอบหมาย ส่วนข้อเสนอของกิจการค้าร่วม พี เจ ที มิได้อยู่ในขั้นตอนการพิจารณาของคณะกรรมการฯ แต่ทั้งนี้อำนาจการพิจารณาอนุมิดิให้ ทอท.ดำเนินการจัดหารถเข็นกระเป๋ารูปแบบใดรูปแบบหนึ่งอยู่ในอำนาจของคณะกรรมการ ทอท.จึงเห็นควรนำเรียนคณะกรรมการ ทอท.พิจารณา คณะกรรมการฯได้ดำเนินการเสร็จสิ้นตามภารกิจเรียบร้อยแล้ว หรือหากคณะกรรมการ ทอท.จะพิจารณาข้อเสนอของกิจการร่วมค้า พี เจ ที ก็ขอให้สั่งการให้ ทอท.ดำเนินการต่อไป

๓๙.วันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๔๙ คณะกรรมการ ทอท.ในการประชุมครั้งที่ ๙ /๒๕๔๙ มีมติอนุมัติให้ ทอท. จ้างบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส เซส จำกัด ดำเนินการให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นระยะเวลา ๗ ปี ตั้งแต่วันที่ ทอท. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงาน ในราคา ๕๓๒,๘๖๐,๐๐๐ บาท ตามที่เสนอ

๔๐.วันที่ ๒๗ มิถุนายน ๒๕๔๙ บริษัท ภูเก็ต อินเตอร์เคมีคอล จำกัด มีหนังสือขอความเป็นธรรมกรณีได้รับแจ้งจากประธานกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษว่าบริษัทฯ ไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค บริษัทฯ ไม่ได้รับความเป็นธรรมหลายข้อคือ

๑) การที่ ทอท. แอบทดลองใช้งานโดยไม่มีตัวแทนของบริษัท ฯ ร่วมชี้แจงในการทดลองด้วย เพื่อจะได้ทราบว่าเป็นไปดาม หรือไม่เป็นไปตามคุณสมบัติที่ ทอท. กำหนดไว้

๒) ผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ ที่เสนอเป็นผลิตภัณฑ์ที่ผลิตจากโรงงานที่ได้มาตรฐานสากลได้รับการรับรอง ISO มีการผลิตและใช้งานในสนามบินต่าง ๆ ทั่วโลก ดังนั้น การที่คณะกรรมการจัดจ้างของ ทอท. พิจารณาว่าไม่ผ่านเกณฑ์การพิจารณาที่ ทอท.กำหนด จึงเป็นเหตุผลที่เหลือเชื่อ และการที่ ทอท. กำหนดให้รถเข็นสามารถขึ้นบันไดเลื่อนได้ ไม่ทราบว่าจะได้ประโยชน์อะไร เพราะท่าอากาศ ฯ มีที่ใช้จำนวนน้อย และมีลิฟท์ให้ใช้งานอยู่แล้ว จึงอยากทราบว่าผลิตภัณฑ์ของบริษัทฯ มีข้อบกพร่องในส่วนไหน

๓) ทอท.ไม่แจ้งให้ละเอียด ว่าบริษัทฯไม่ผ่านข้อกำหนด ทอท.ข้อไหนบ้างเป็นเพราะอะไร ทางบริษัทฯจึงอยากทราบเหตุผลในการพิจารณา

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.มีหนังสือลงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๔๙ ให้สำนักตรวจสอบ (สตส.) ตรวจสอบข้อเท็จจริงในทุกประเด็นแล้วรายงานให้ทราบภายใน ๓ วัน

๔๑.วันที่ ๑๒ กรกฎาคม ๒๕๔๙ สำนักตรวจสอบมีหนังสือรายงานผลการตรวจสอบข้อเท็จจริงรวมทั้ง ๓ กรณี สรุปได้ดังนี้

๑) กรณีบริษัทภูเก็ต อินเตอร์ เคมีคอล จำกัด ร้องขอความเป็นธรรมพิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการประเมินข้อเสนอทางเทคนิคของคณะทำงานมีการกำหนดหลักเกณฑ์ไว้ก่อนและมีการทดสอบโดยมีภาพถ่ายเป็นหลักฐาน ระบุข้อเด่นข้อด้อยของผลิตภัณฑ์ที่นำมาเป็นตัวอย่างของทั้ง ๒ บริษัท ซึ่งสามารถจะแสดงหลักฐานต่อผู้เสนอราคาได้ ส่วนการดำเนินการของคณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ และคณะทำงานประเมินข้อเสนอทางด้านเทคนิคก็ได้ดำเนินไปตามกฎ ระเบียบ และวิธีปฏิบัติ แต่เนื่องจากการแจ้งบริษัทฯว่าไม่ผ่านข้อเสนอทางด้านเทคนิค ไม่มีรายละเอียดเท่าที่ควร จึงเห็นควรให้ฝ่ายพัสดุมีหนังสือตอบให้บริษัทฯ ได้รับทราบต่อไป

๒) กรณีมีข้อกล่าวหาผ่านสื่อมวลชนว่าการดำเนินการจ้างไม่โปร่งใส มีการแก้ไข Spec เพื่อเอื้อประโยชน์แก่ผู้ประมูลเพียงรายเดียว พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการดำเนินการจ้างได้ดำเนินการมาตั้งแต่ต้น

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

โดยยึดถือตามระเบียบ ข้อบังคับมาโดยตลอด ส่วนการแก้ไข Spec มี ๒ ครั้ง ครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ แก้ไขรถเข็นกระเป๋าขนาดกลางให้สามารถขึ้นลงบันไดเลื่อนได้ โดยมีเหตุผลว่าอาคารผู้โดยสารมีบันไดเลื่อนจำนวนมาก จึงอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร ในการนำรถเข็นกระเป๋าขึ้นลงบันไดเลื่อน การแก้ไข ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๔ มีนาคม ๒๕๔๙ รายการตัดข้อกำหนดที่กำหนดให้มีประสบการณ์การทำรถเข็นที่ท่าอากาศยานอื่นออก เพื่อเปิดโอกาสให้ผู้ผลิตรถเข็นกระเป๋าในประเทศไทยได้มีโอกาสเข้าแข่งขันเสนอราคาได้

๓) กรณีกิจการค้าร่วม พี เจ ที เสนอมอบรถเข็นกระเป๋ายี่ห้อ Wanzl จากประเทศเยอรมันให้กับ ทอท. โดยไม่คิดมูลค่าของรถเข็นเพื่อขอแลกสิทธิในการจัดเก็บรายได้จากค่าโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋า ทั้งหมดเป็นเวลา ๗ ปี พิจารณาแล้วมีความเห็นว่าการเสนอของกิจการร่วมค้า พี เจ ที เป็นการเสนอนอกเหนือจากข้อกำหนดและเงื่อนไขในการจัดจ้างครั้งนี้ หากรับข้อเสนอจะต้องให้ความเป็นธรรมกับผู้เสนอรายอื่นโดยเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดและเงื่อนไขในการยื่นเสนอราคาและประกาศโดยเปิดเผยเพื่อให้มีการแข่งขัน ซึ่งจะทำให้การดำเนินการล่าช้าออกไปมีผลกระทบต่อการเปิดใช้ท่าอากาศยานฯ ซึ่งกำหนดเปิดในวันที่ ๒๙ กันยายน ๒๕๔๙

กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.มีหนังสือลงวันที่ ๑๔ กรกฎาคม ๒๕๔๙ รับทราบ ต่อมาวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙ ทอท.ได้เสนอรายงานตรวจสอบข้อเท็จจริง ให้คณะกรรมการ ทอท.รับทราบ ในการประชุมครั้งที่ ๑๒/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๒๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙ (เอกสารหมายเลข ๓๖)

๔๒.<u>วันที่๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙</u> ทอท.ได้ลงนามในสัญญาจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามสัญญาเลขที่ ๖ CS ๔-๔๙๐๐๑๙ ลงวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙

๔๓.<u>วันที่ ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๔๙</u> กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.เห็นชอบแต่งตั้ง คณะกรรมการตรวจการจ้างและผู้ควบคุมงาน ประกอบด้วย

๑.นายฉัตร หาญพัฒนนันท์	ประธานกรรมการ
๒.น.ท.ณัฏฐ์ โหมาศวิน	กรรมการ
๓.นางอังคณา ทันตวิวัฒนานนท์	กรรมการ
๔.นายสุรพันธ์ จงสมบูรณ์	กรรมการ
๕.นายสมศักดิ์ แสงอรุณ	ผู้ควบคุมงาน
๖.นายประเสริฐ กลิ่นระรวย	ผู้ช่วยผู้ควบคุมงาน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

<u>ส่วนที่ ๒ : การเชิญบุคคลหรือคณะบุคคลมาชี้แจง</u>

เพื่อให้การพิจารณาศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิเป็นไปโดยละเอียดมีข้อมูลประกอบการพิจารณาจากทุกภาคส่วนรอบด้าน คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ จึงอาศัยอำนาจตามข้อ ๘๔ ของข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ เชิญบุคคลหรือคณะบุคคลที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงตอบข้อซักถามในประเด็นต่าง ๆ ตามลำดับ โดยสรุปพอสังเขป ดังนี้

<u>๑. การประชุมครั้งที่ ๒/๒๕๕๐</u> เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๒ เมษายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการหมายเลข ๑๐๒ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ มีผู้มาชี้แจงและประเด็นถามตอบที่สำคัญ ดังนี้

<u>๑.๑.นายบัญชา ปัตตนาภรณ์</u> อดีตรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.

๑.๑.๑ ประเด็น "วันที่ ๑๔ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ฝ่ายพัสดุ มีหนังสือแจ้งว่า "ได้รับสั่งการ" ให้แก้ไขข้อกำหนดรายละเอียดรถเข็นกระเป๋าขนาดกลาง ณ ท่าอากาศยานใหม่ <u>ให้สามารถขึ้น – ลง บันไดเลื่อนได้</u>" (ตามข้อ ๑๔ ส่วนที่ ๑) ซึ่งเป็นประเด็นที่คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ให้ความสนใจมากที่สุดเนื่องจากการสั่งการในครั้งนี้นำไปสู่การแก้ไข TOR อันเป็นจุดเปลี่ยนสำคัญที่ทำให้เหลือผู้เข้าประมูลในครั้งสุดท้ายเพียง ๒ รายและเป็นตัวชี้ให้เห็นได้ว่ามีการ Lock Spec เพื่อตัดคู่แข่งรายอื่น ๆ ออก

ประเด็นนี้ ผู้เข้าชี้แจงได้ตอบข้อซักถามโดยสรุปได้ว่า "นายศรีสุข จันทรางศุ ประธานคณะกรรมการ ทอท.ได้เรียก นายบัญชาฯ รักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. พร้อมด้วย ร.ท.ณรงค์ชัย ฤนัดช่างแสง ไปรับ<u>การสั่งการด้วยวาจา</u> ให้ไปดำเนินการแก้ TOR ข้อ ๓.๓ รายละเอียดสำหรับรถเข็นกระเป๋าในข้อคุณสมบัติลักษณะล้อจากเดิม <u>สามารถหยุดนิ่งบนทางเลื่อน (Travelator) ได้อัตโนมัติ</u>เป็น<u>สามารถหยุดนิ่งบนทางเลื่อน (Travelator) และบันไดเลื่อน (Escalator) ได้อัตโนมัติ</u> ตามร่างที่เขียนด้วยดินสอ ซึ่งต่อมา ทอท. ได้เชิญผู้เกี่ยวข้องมาประชุมพิจารณาแก้ไข TOR ตามสั่งการดังกล่าวและนำไปใช้ในการประมูลจ้างบริการต่อไป

๑.๑.๒.ประธานคณะกรรมการ ทอท.มีอำนาจสั่งการให้แก้ไข TOR หรือไม่อย่างไร

นายบัญชา ฯ ตอบว่า "ไม่มีอำนาจ แต่เมื่อเป็นคำสั่งของประธานคณะกรรมการ ทอท. ซึ่งถือว่าเป็นผู้บังคับบัญชา ทอท.มีหน้าที่ต้องนำไปปฏิบัติ"

๑.๑.๓. กรณีที่ กิจการร่วมค้า พี เจ ที ในฐานะตัวแทนจำหน่ายรถเข็นกระเป๋า ยี่ห้อ WANZL จากประเทศเยอรมันเสนอขอมอบรถเข็นกระเป๋าให้โดยไม่คิดมูลค่าของรถเข็น เพื่อแลกสิทธิ์ในการเป็นผู้ดำเนินการจัดเก็บรายได้โฆษณาบนรถเข็นทั้งหมดเป็นเวลา ๗ ปี ทำไม ทอท.ไม่พิจารณารับข้อเสนอ

นายบัญชาฯ ตอบว่า "ทราบจากกรรมการ ทอท.ท่านหนึ่งมาเล่าให้ฟังภายหลังว่า เรื่องดังกล่าวไม่มีเอกสารเสนอเข้าที่ประชุม คณะกรรมการ ทอท.จึงไม่พิจารณา"

<u>๑.๒. ร.ท.ณรงค์ชัย ฤนัดช่างแสง</u> รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทำหน้าที่เป็นตัวแทนของนายเสรีรัตน์ ประสุตานนท์ ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ด้วย)

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๑.๒.๑.ประเด็นการแก้ไข TOR ตามสั่งการของนายศรีสุข ฯ ร.ท.ณรงค์ชัยฯ ยืนยันว่าได้ถูกเรียกไปพร้อมกับ นายบัญชาฯ จริง และต่อมาภายหลังได้มีการแก้ไข TOR ให้เป็นไปตามที่สั่งการ ส่วนกรณีที่รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางมีความจำเป็นมากน้อยเพียงใดที่ต้องกำหนดให้สามารถ ขึ้น – ลงบันไดเลื่อนได้หรือไม่นั้น ไม่ทราบ เมื่อเป็นคำสั่งจากผู้บังคับบัญชาก็ต้องทำตาม

๑.๒.๒.การเปลี่ยนวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋า จากเดิมที่ ทอท. เป็นผู้จัดหาซ่อมเองและให้เอกชนเป็นผู้จัดเก็บ เท่าที่ผ่านมาไม่มีปัญหาในช่วงปีแรก ๆ จะมีปัญหาตัวรถเข็นต้องเริ่มมีการซ่อมบำรุงในปีท้าย ซึ่งการซ่อมแต่ละครั้งจะทำได้ลำบาก ใช้เวลานานมีการร้องเรียนตลอด ทำให้ไม่มีรถพอใช้ ส่วนวิธีการบริหารจัดการแบบใหม่ที่จ้างให้เอกชนจัดหารวมทั้งบริการซ่อม จัดเก็บเองน่าจะดีกว่า จึงได้พิจารณาจัดจ้างด้วยวิธีใหม่นี้

๑.๓. นายนิรันดร์ ธีรนาทสิน ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.

- ประเด็นในฐานะเป็นกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษใช้หลักการใด ในการพิจารณาของคณะกรรมการ

นายนิรันดร์ฯ ตอบว่า "ใช้มติคณะกรรมการ ทอท. ที่ให้อำนาจคณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษการจัดจ้างบริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้โดยเทียบเคียงกับการประกวดราคา"

๒. การประชุมครั้งที่ ๓ /๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๐ เวลา ๐๙.๐๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๑๐๒ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ มีผู้มาชี้แจงและประเด็นถาม ตอบที่สำคัญ ดังนี้

๒.๑. นายฉัตร หาญพัฒนนันท์ รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในฐานะประธานคณะกรรมการตรวจการจ้างและผู้ควบคุมงาน

นางอังคณา ทันดวิวัฒนานนท์ ผู้อำนวยการฝ่ายบริหารอาคารผู้โดยสาร ในฐานะกรรมการตรวจการจ้าง

นายสุรพันธ์ จงสมบูรณ์ ผู้อำนวยการส่วนบริหารอาคารท่าอากาศยาน ในฐานะกรรมการตรวจการจ้าง

นายสมศักดิ์ แสงอรุณ เจ้าหน้าที่บริหารฝ่ายบริการอาคารผู้โดยสารระดับ ๗ ในฐานะผู้ควบคุมงาน

๒.๑.๑. ขณะนี้ผู้รับจ้างได้ขอเบิกเงิน จำนวน ๕ งวด ทอท.ได้จ่ายเงินให้แล้ว จำนวน ๒ งวด อีก ๓ งวด อยู่ระหว่างการพิจารณา

สำหรับงวดที่ ๑ ผู้รับจ้างทำไม่ครบตามที่สัญญากำหนดจึงได้มีการปรับประมาณ ๒.๔ ล้านบาท

๒.๑.๒. คณะกรรมการตรวจการจ้างฯมีหลักในการตรวจรับงาน ๒ ประการคือ

๑) ตรวจ spec ต่าง ๆว่าเป็นไปตาม TOR หรือไม่ อย่างไร

๒) ตรวจดูผลการปฏิบัติงานว่าเป็นไปตามที่กำหนดขั้นตอนในสัญญาหรือไม่

๒.๑.๓. จนถึงปัจจุบันคณะกรรมการตรวจการจ้างฯพบข้อบกพร่องอย่างไรบ้าง

๑) ตัวรถ ผู้โดยสารใช้แล้วติดขัด เลี้ยวไม่ได้ ล้อมีปัญหา มีการเกิดอุบัติเหตุบ้าง

๒) ใช้ขึ้น-ลงบันไดเลื่อนได้ แต่มีการชนกันผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บเล็กน้อย

จากสถิติที่ผ่านมาปรากฏว่ามีผู้โดยสารใช้ขึ้น – ลงบันไดเลื่อนเล็กน้อยมาก ไม่ถึง ๕ %

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓) การจัดเก็บรถไว้ตามจุดต่าง ๆ ที่กำหนด ยังไม่มีการหมุนเวียนดีพอทำให้รถไม่พอใช้ในบางบริเวณพื้นที่

๔) จำนวนรถครบตามสัญญา คือรถขนาดเล็กจำนวน ๒,๐๐๐ คัน รถขนาดกลางจำนวน ๗,๐๐๐ คัน และรถขนาดใหญ่จำนวน ๓๔ คัน

๒.๑.๔. เมื่อคณะกรรมการตรวจการจ้างฯ พบข้อบกพร่องแล้วได้ดำเนินการอย่างไร

๑) เรียกบริษัทผู้รับจ้างรีบไปดำเนินการแก้ไข

๒) ปรับผู้รับจ้างฐานไม่ปฏิบัติตามสัญญา

๒.๒. น.ท.ณัฏฐ์ โหมาศวิน ผู้อำนวยการฝ่ายไฟฟ้าและเครื่องกลในฐานะกรรมการตรวจการจ้าง

๒.๒.๑. ได้มีความพยายามมาโดยดลอดที่จะเสนอ Spec รถเข็นกระเป๋าซึ่งมีมาตรฐานตามมาตรฐานสากล ทั้งในแง่ความแข็งแรง ทนทาน ใช้สะดวก เก็บง่าย ใช้พื้นที่ไม่เปลือง มีความปลอดภัยต่อผู้ใช้และราคาไม่สูงนัก แต่ไม่ได้รับการพิจารณาจาก ทอท. เลย

๒.๒.๒. รถเข็นกระเป๋าที่ผู้รับจ้างตามสัญญาส่งมอบมีคุณสมบัติตรงตาม TOR แต่ไม่ได้เป็นไปตามมาตรฐานสากล ทั้งนี้เนื่องจาก TOR กำหนดรายละเอียดของ Spec ไว้กว้างมากไม่มีการระบุคุณลักษณะหรือคุณสมบัติเฉพาะทางเทคนิคตามมาตรฐานทั่วไป

๒.๒.๓. ได้เคยเสนอ ทอท.ให้พิจารณากรณี TOR กำหนดให้รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางสามารถขึ้น - ลงบันไดเลื่อนได้นั้น ควรต้องพิจารณาถึงความปลอดภัยในขณะใช้รถเข็นบรรทุก ขึ้น – ลงบันไดเลื่อน และการจัดเก็บรถเข็นจะจัดเก็บซ้อนคันได้น้อยลง และสิ้นเปลืองพื้นที่ แต่ ทอท. ก็ไม่ได้พิจารณาในประเด็นนี้

๒.๒.๔. ในฐานะหัวหน้าคณะทำงานประเมินข้อเสนอด้านเทคนิค ได้มีการนำรถของ ทั้ง ๒ บริษัท คือ บริษัท ภูเก็ต อินเตอร์ เคมีคอล จำกัด และบริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด ไปทดสอบการขึ้น – ลงบันไดเลื่อนแล้ว ปรากฏว่ารถเข็นของบริษัทไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด มีความมั่นคงกว่า ประกอบได้มีการประเมินด้านต่าง ๆ ตามเกณฑ์ที่กำหนดจึงมีมติให้บริษัทไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด เป็นผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิคเพียงรายเดียว

๒.๒.๕.ในฐานะกรรมการตรวจการจ้าง ทราบว่ารถเข็นกระเป๋าที่ใช้ปัจจุบันมีปัญหาข้อบกพร่องหลายประการ เนื่องจากมี Spec ไม่ได้มาตรฐาน ซึ่งก็ต้องแจ้งให้บริษัทผู้รับจ้างดำเนินการแก้ไขต่อไป

๓. การประชุมครั้งที่ ๕/๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๔ พฤษภาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๓.๓๐ น. ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๑๐๔ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ มีผู้มาชี้แจงและประเด็นถามตอบที่สำคัญ ดังนี้

๓.๑.บริษัท วรวัฒน์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ลวด จำกัด

– นายโชคชัย รุธิระวุฒิ รองกรรมการผู้จัดการ และนายอภิวิชญ์ วรรณะ ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ

๓.๑.๑.บริษัทได้รับการติดต่อจากบริษัท POBS ซึ่งเป็นคู่ค้ากันมาก่อนให้ผลิตรถเข็นกระเป๋าเพื่อนำไปใช้ในสนามบินสุวรรณภูมิ บริษัทไม่ได้รับการติดต่อโดยตรงจาก TAGS แต่ทราบว่า POBS มีการติดต่อการค้ากับ TAGS มาโดยตลอด

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓.๑.๒.บริษัทมีประสบการณ์และความชำนาญในการผลิตรถเข็นเพื่อใช้ตามห้างสรรพสินค้าขนาดใหญ่ อาทิ ห้างโลตัส โดยเริ่มประกอบกิจการทำรถเข็นมาประมาณปี ๒๕๔๒ สำหรับรถเข็นกระเป๋าในสนามบิน บริษัทมีศักยภาพเพียงพอในการผลิตตามแบบได้

๓.๑.๓.สำหรับรถเข็นกระเป๋าที่ผลิตส่งให้ POBS เพื่อส่งต่อให้ TAGS เพื่อนำไปใช้ในสนามบินสุวรรณภูมิขณะนี้นั้น บริษัทได้พัฒนารถมาจากแบบของ WANZL แล้วปรับปรุงแก้ไขรายละเอียดให้เป็นไปตาม TOR ที่ POBS แจ้ง การทำรถเข็นกระเป๋าให้สามารถ ขึ้น - ลงบันไดเลื่อนได้นั้น ไม่ยากแต่ไม่เคยทำมาก่อน ทำครั้งนี้เป็นครั้งแรก

๓.๑.๔ บริษัทผลิตเฉพาะตัวโครงรถ (Frame) โดยได้รับว่าจ้างในราคาประมาณ ๖๐ ล้านบาท ส่วนล้อและอุปกรณ์เสริม POBS จัดหามาให้แล้ว บริษัทรับผิดชอบในการประกอบจนเป็นตัวรถสมบูรณ์ส่งให้ POBS ต่อไป

๓.๑.๕ บริษัทได้รับการว่าจ้างให้ผลิตรถเข็นกระเป๋าครั้งสุดท้ายประมาณกลางเดือนกรกฎาคม ๒๕๔๙ ส่งมอบรถทั้งหมดวันที่ ๒๖ กันยายน ๒๕๔๙

๓.๒ นายบัญชา ปัตตนาภรณ์ อดีตรักษาการกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ได้ชี้แจงเพิ่มเติมประเด็น วันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๔๘ นายบัญชาฯ ในฐานะรักษาการ มีบันทึกสั่งให้หน่วยงานเกี่ยวข้องไปพิจารณารูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าในรูปแบบใหม่โดยการจ้างเอกชนให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ (ตามข้อ ๕ ส่วนที่ ๑) คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ซักถามว่าใครเป็นผู้สั่งการ ได้รับคำตอบว่า รัฐมนตรี นายพงษ์ศักดิ์ รัตตพงศ์ไพศาล เป็นผู้สั่งการให้ ทอท. นำรูปแบบใหม่ไปพิจารณาทบทวน ประเด็นนี้ชี้ให้เห็นได้ชัดเจนว่าฝ่ายการเมืองเข้าไปแทรกแซงการบริหารงานของ ทอท.

๓.๓ ผู้แทน ทอท. ได้เข้ามาชี้แจงเพิ่มเติมอีกครั้งหนึ่ง ประกอบด้วย

- นายนิรันดร์ ธีรนาทสิน ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.
- ร.ท.ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- น.ท.ณัฏฐ์ โหมาศวิน ผู้อำนวยการฝ่ายไฟฟ้า และ เครื่องกล
- นางสาววาสนา หลักคงคา ผู้อำนวยการฝ่ายพัสดุ

๓.๓.๑ ประเด็น เรื่อง การจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องมีคณะกรรมการ กำหนด TOR หรือไม่

คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้สอบถาม ร.ท.ณรงค์ชัยฯ และนางสาววาสนาฯ แล้วได้รับคำยืนยันว่า

- ตามระเบียบพัสดุ ไม่ได้กำหนดว่าต้องมี การจัดทำ TOR ในการจัดซื้อจัดจ้างเพียงแต่กำหนดให้หน่วยงานผู้ใช้ต้องเสนอความต้องการและรายละเอียดเพื่อประกอบการพิจารณาอนุมัติเท่านั้น แต่ในทางปฏิบัติได้ดำเนินการจัดจ้างทำ TOR มาโดยตลอด แม้แต่การจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋าในครั้งนี้ก็ได้มีการทำ TOR ประกอบด้วย

- ตามระเบียบพัสดุการกำหนด Spec ต้องมีคณะกรรมการดูแลรับผิดชอบโดยเฉพาะ แต่เนื่องจาก การจัดตั้งสนามบินสุวรรณภูมิแยกการบริหารออกจาก ทอท. คณะกรรมการที่รับผิดชอบเรื่อง Spec

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

จึงขอยกเลิก เป็นผลให้ ไม่มีคณะกรรมการดูแลแต่อย่างไรก็ตาม ทอท. ก็ได้สั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องร่วมกันพิจารณาทุกครั้ง

- ตามระเบียบพัสดุการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษกำหนดให้กระทำโดยการเชิญผู้มีอาชีพและประสบการณ์ในเรื่องนั้นมาเสนอราคา ส่วนขั้นตอนอื่น ๆ ไม่ได้กำหนดไว้การจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า ทอท. ได้มีการเชิญผู้สนใจจำนวน ๙ ราย แต่มีผู้ยื่นเอกสารจำนวนเพียง ๒ ราย สำหรับกรณี TAGS ไม่ได้พิจารณาว่าจะต้องเคยมีประสบการณ์เรื่องรถเข็นแต่เพียงอย่างเดียว ทอท. ได้นำประสบการณ์ด้านการบริหารงานด้านการบริการมาพิจารณาประกอบด้วย

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๓ : การสำรวจสภาพพื้นที่และทดสอบการใช้งานรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้มอบหมายให้อนุกรรมาธิการฯ เดินทางไปสำรวจพื้นที่ และทดสอบการใช้งานรถเข็น ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันจันทร์ที่ ๒๓ เมษายน ๒๕๕๐ สรุปผลการตรวจสอบในภาพรวมมีดังนี้

๑. จำนวนรถ

ตามสัญญาจ้างกำหนดให้ผู้รับจ้างต้องจัดหารถเข็นกระเป๋า รวมทั้งหมด ๙,๐๓๔ คัน แยกเป็นรถเข็นขนาดเล็ก จำนวน ๒,๐๐๐ คัน รถเข็นขนาดกลาง จำนวน ๗,๐๐๐ คัน และรถเข็นขนาดใหญ่ จำนวน ๓๔ คัน อนุกรรมาธิการฯ ได้ไปสุ่มสำรวจแล้วพบว่ามีรถเข็นกระเป๋าขนาดต่าง ๆ ให้บริการตามจุดที่กำหนด แต่จำนวนทั้งหมดไม่สามารถนับได้ว่ามีครบหรือไม่ เนื่องจากมีการเคลื่อนย้ายรถตลอดเวลาและต้องใช้เวลาในการตรวจนับทุกจุด

๒. สภาพตัวรถ

ได้สุ่มตรวจสภาพตัวรถทั้ง ๓ ขนาดแล้วปรากฏว่าพบความเสียหายอันเนื่องมาจากการใช้งานไประยะหนึ่งบ้าง อาทิ ส่วนที่เป็นพลาสติกมีการชำรุดฉีกขาด ล้อติดขัด การบังคับเลี้ยว ไม่คล่องตัว จากการสอบถามเจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบจัดเก็บรถได้รับแจ้งว่าบริษัทผู้รับจ้างได้มีการนำรถที่ชำรุดไปซ่อมแซมหรือเปลี่ยนคันใหม่ทดแทนตลอดเวลา ในเรื่องเกี่ยวกับสภาพตัวรถ อนุกรรมาธิการซึ่งมีประสบการณ์ให้ความคิดเห็นว่าตัวรถมีคุณภาพต่ำ พอใช้งานได้ สามารถเข็นขึ้น – ลงบันไดเลื่อนได้ แต่อายุการใช้งานสั้นต้องซ่อมบำรุงสม่ำเสมอเพื่อให้สามารถใช้งานได้ดามปกติ

๓. การบริหารจัดการ

ได้สุ่มสำรวจการบริหารจัดการรถเข็นตามจุดต่าง ๆ ที่กำหนดแล้วพบว่าการจัดเก็บเป็นไปตามแผน จำนวนรถมีเพียงพอต่อความต้องการใช้งาน

สำหรับผลการตรวจสอบทั้งในส่วนการปฏิบัติงาน และสภาพของรถเข็นกระเป๋าในรายละเอียดพบว่ามีสภาพดังนี้

๑. การบริการงานโดยทั่วไปด้านการจัดการอำนวยความสะดวก และบริการรถเข็นให้กับผู้โดยสาร โดยหากทำการตรวจสอบอย่างละเอียดทำได้อย่างลำบากเนื่องจากมีการเคลื่อนไหวตลอดเวลา แต่ในภาพรวมสามารถทำได้ตามปกติทั่วไป ไม่มีข้อผิดพลาดร้ายแรง เห็นได้ชัดแต่อย่างใด โดยการลำเลียงแจกจ่ายรถเข็นไปดามจุดต่าง ๆ เป็นไปอย่างต่อเนื่องสม่ำเสมอ ทั้งในส่วนของ Land Side และ Air Side

๒. สภาพของรถเข็น สามารถแบ่งออกได้เป็น ๓ ส่วนคือ

๑. รถเข็นขนาดกลางฝั่ง Land Side

๒. รถเข็นขนาดเล็กฝั่ง Air Side

๓. รถเข็นขนาดใหญ่ เพื่อการลำเลียงสัมภาระของ Tour Group,

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ฝั่ง Land side ในส่วนของรถเข็นขนาดใหญ่ (C.) พบว่ามีการสร้างผิดจากหลักการไป กล่าวคือ โครงสร้างส่วน Chassis มีการตัดต่อชิ้นส่วนคาน Stainless Steel แทนที่จะเป็นชิ้นส่วนเดียวต่อเนื่อง ทำให้ความแข็งแรงของโครงสร้างในอุดมคติลดลง แต่เนื่องจากมิได้มีการระบุใน TOR ทำให้ ทอท.ต้องทำการแก้ไขกันเองเมื่อเกิดปัญหา

ในส่วนของรถเข็นขนาดกลางในฝั่ง Land Side ที่มีจำนวนการใช้งานมากที่สุดพบ ความเสียหายจากการใช้งานหลายประการ อาทิ การติดขัดของการ Nesting ทำให้ต้องใช้แรงค่อนข้างมากในการดึงเพื่อแยกรถที่ประกบดิดกัน ออกมาใช้งาน, ความเสียหายของชิ้นส่วนพลาสติกแยกออกจากโครงสร้างรถอันเนื่องมาจากการออกแบบที่ไม่เหมาะสม และความเสียหายทั่วไปจากการใช้งานอื่น ๆ อาทิลูกล้อที่ฝืด และเบรคที่ทำงานได้ไม่ดีเท่าที่ควร

ในส่วนของรถเข็นขนาดเล็กที่ใช้ในฝั่ง Air Side ความเสียหายส่วนใหญ่เกิดจากความเสียหายจากการประกอบ อาทิ ตะแกรงดะกร้าหลุดแยกตัว ออกมาบาดมือผู้ใช้งาน ซึ่งปัญหาดังกล่าว ทอท. ได้ทำการแก้ไขหน้างานไปบ้างแล้ว

๓. ลักษณะการใช้งานรถเข็นของผู้มาใช้สนามบิน

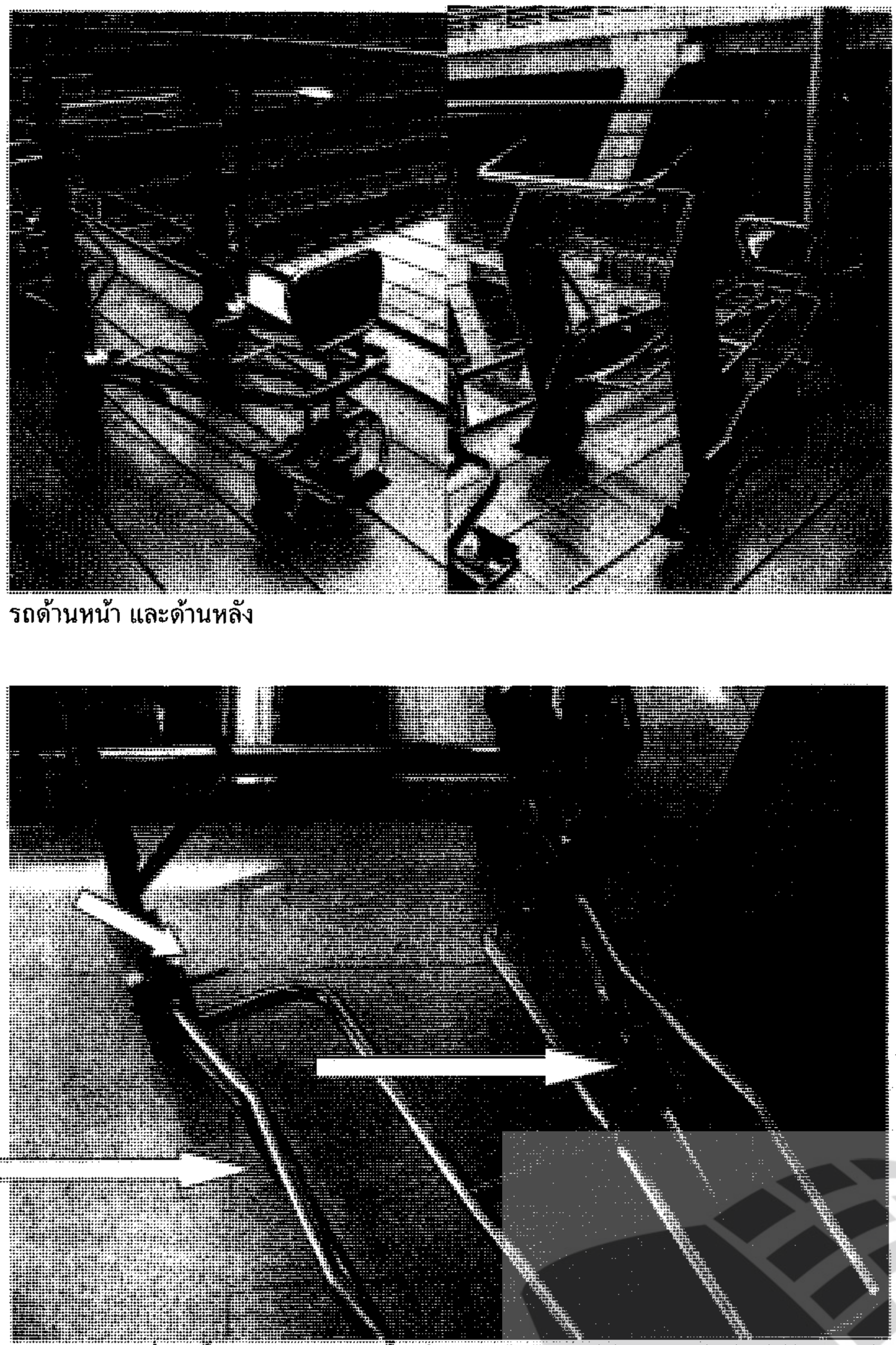
ในส่วนของรถเข็นขนาดใหญ่ จะเป็นการใช้งานของการเดินทางเป็นคณะใหญ่ ซึ่งการขึ้นลงอาศัยทางราบเป็นส่วนใหญ่เนื่องจากจำกัดการใช้งานเฉพาะที่เท่านั้น อาทิ โซนรับกระเป๋าของผู้โดยสารขาเข้าและลานเทียบรถของผู้โดยสารขาออก แต่จะไม่ใช้งานโซนร้านอาหาร

ในส่วนของรถเข็นขนาดกลางฝั่ง Land Side เป็นรถเข็นที่ใช้งานหลากหลายที่สุด เนื่องจากต้องรับกระเป๋าตั้งแต่ในบริเวณลาน และท่าเทียบรถ ไปยังส่วนร้านอาหาร และส่วน check-in ทำให้ต้องมีการขึ้นลงในแต่ละชั้นอยู่เป็นระยะ ๆ การออกแบบที่กำหนดให้รถสามารถขึ้นลงทางลาดเลื่อนได้นั้น ได้รับการใช้งานอย่างต่อเนื่อง แต่ในส่วนการขึ้นลงบันไดเลื่อนนั้นไม่ได้รับความนิยมและความไว้วางใจ ทำให้มีผู้ใช้เป็นจำนวนน้อยมาก (ในวันที่ไปทำการสำรวจ สังเกตพบเพียงหนึ่งราย)

ในส่วนของรถเข็นขนาดเล็กฝั่ง Air Side เป็นการขนสัมภาระขนาดเล็กน้ำหนักเบา อาทิกระเป๋าสะพาย หรือ สินค้าปลอดภาษี ใช้งานในพื้นที่ราบเท่านั้น

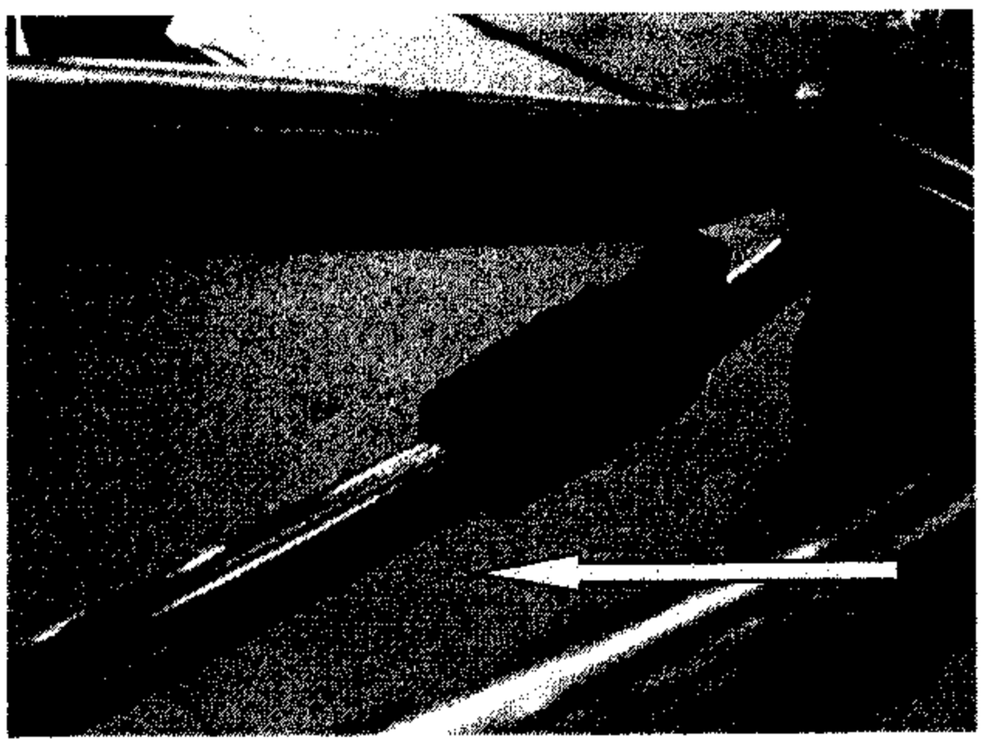
LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ภาพประกอบ

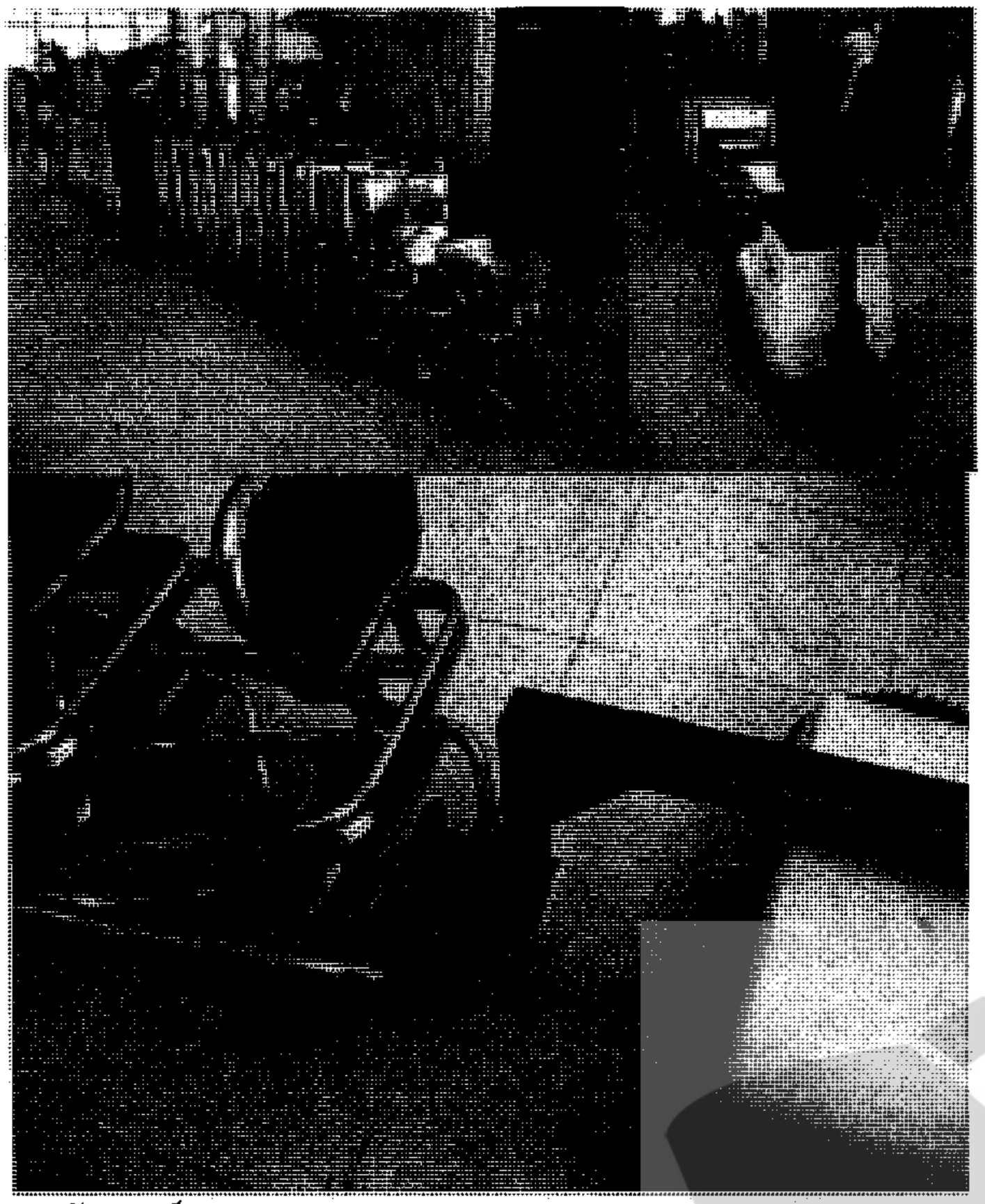


รถด้านหน้า และด้านหลัง

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

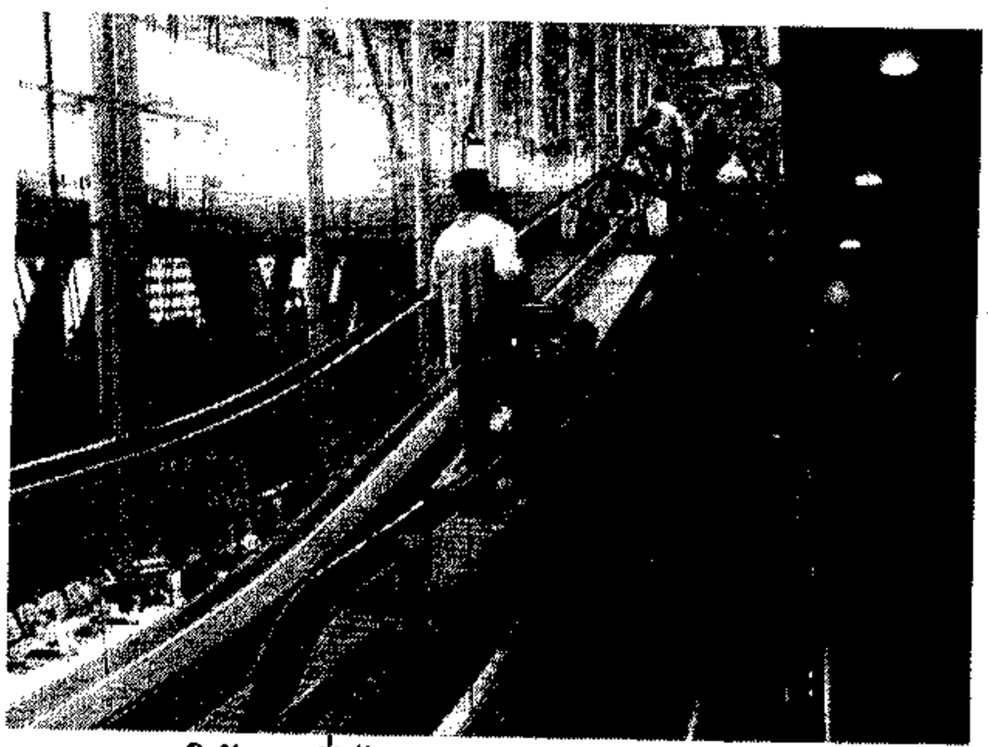


สลักหลุดฉีกขาดเพราะออกแบบไม่แข็งแรง



การจัดลากเก็บรถขนาดกลาง

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

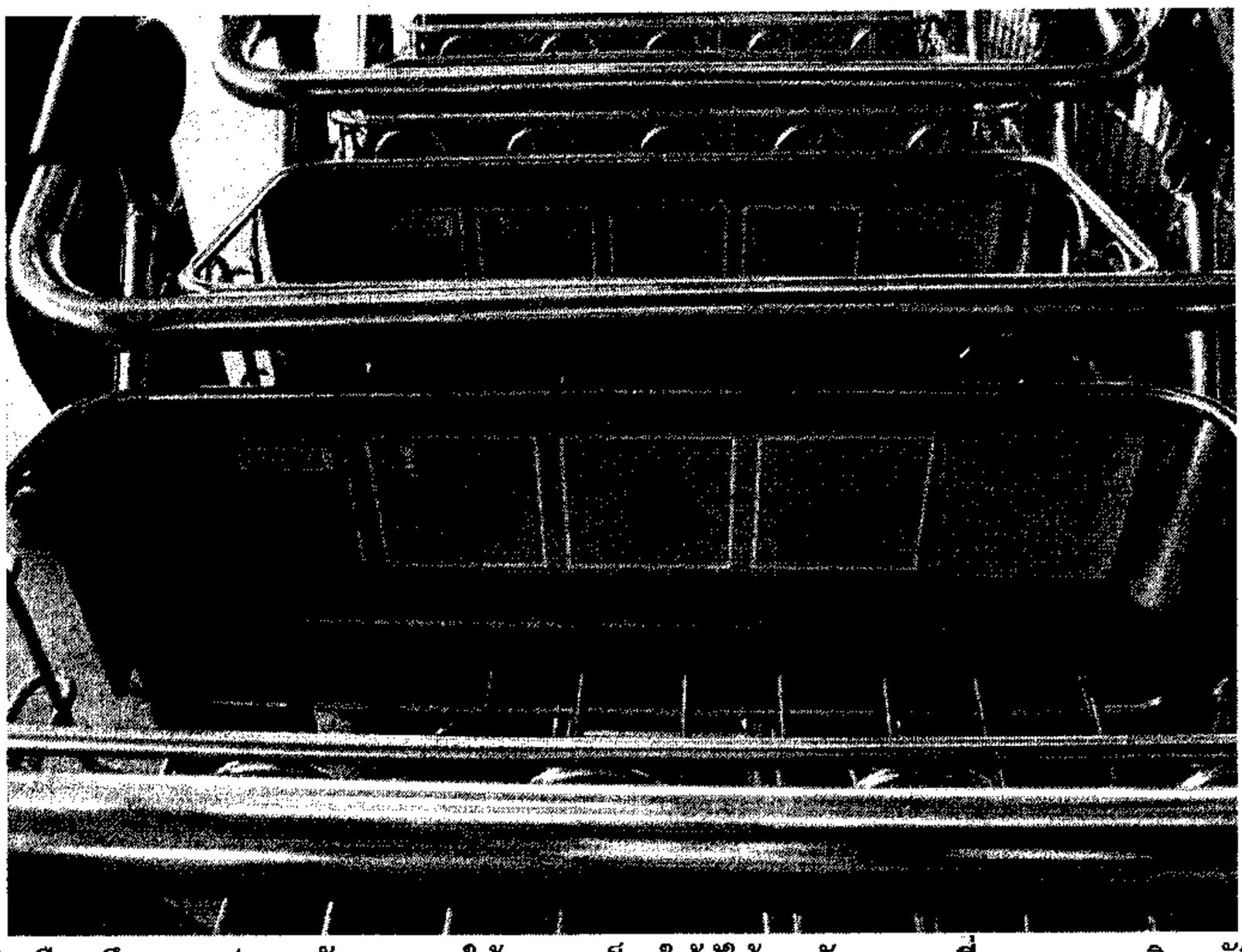


สภาพการใช้งานทั่วไป

ล้อหน้าพับเข้าหากัน

ทดลองนำรถลงบันไดเลื่อน มีความมั่นคงพอควรแต่ไม่ปลอดภัย 100%

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

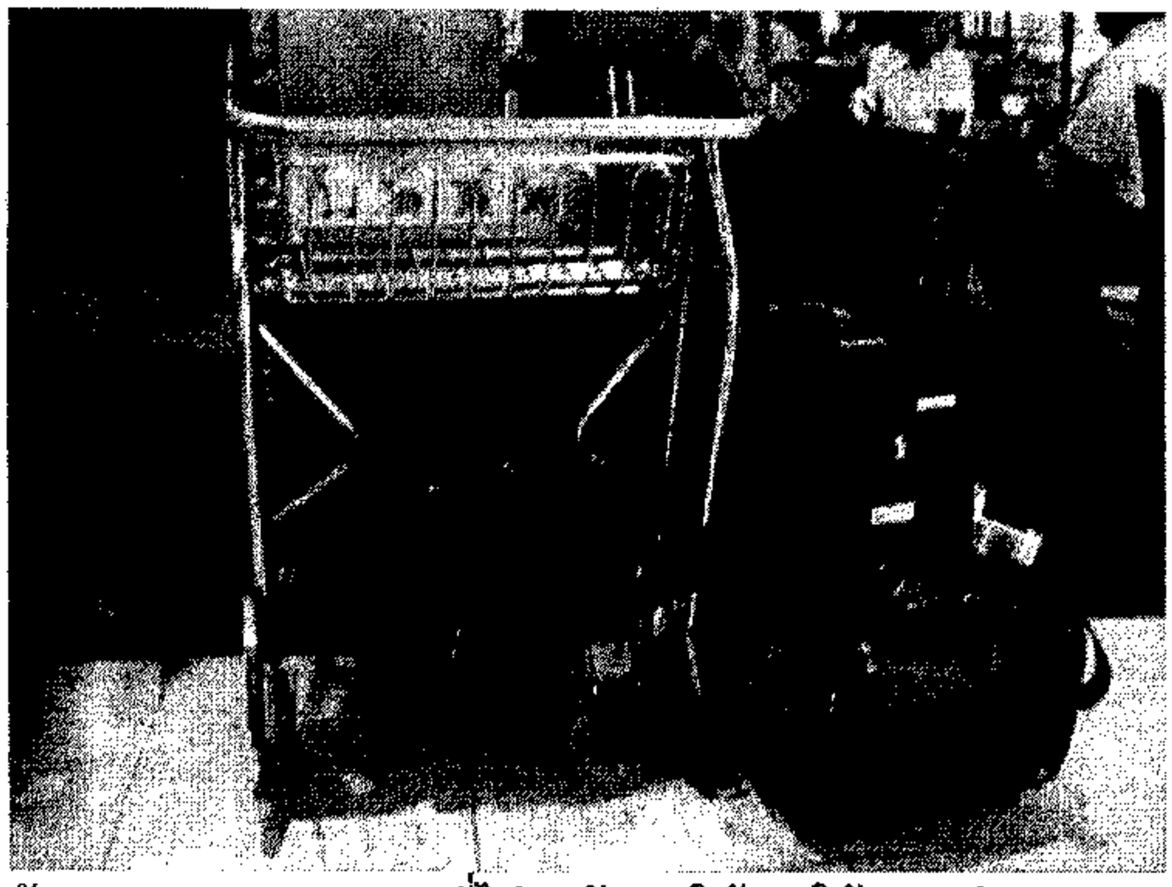


คำเตือนถึงความปลอดภัยจากการใช้งานรถเข็น ให้ผู้ใช้งานรับ<u>ความเสี่ยงเอง</u>หากเกิดอุบัติเหตุใด ๆ

ใช้งานกับลิฟท์

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

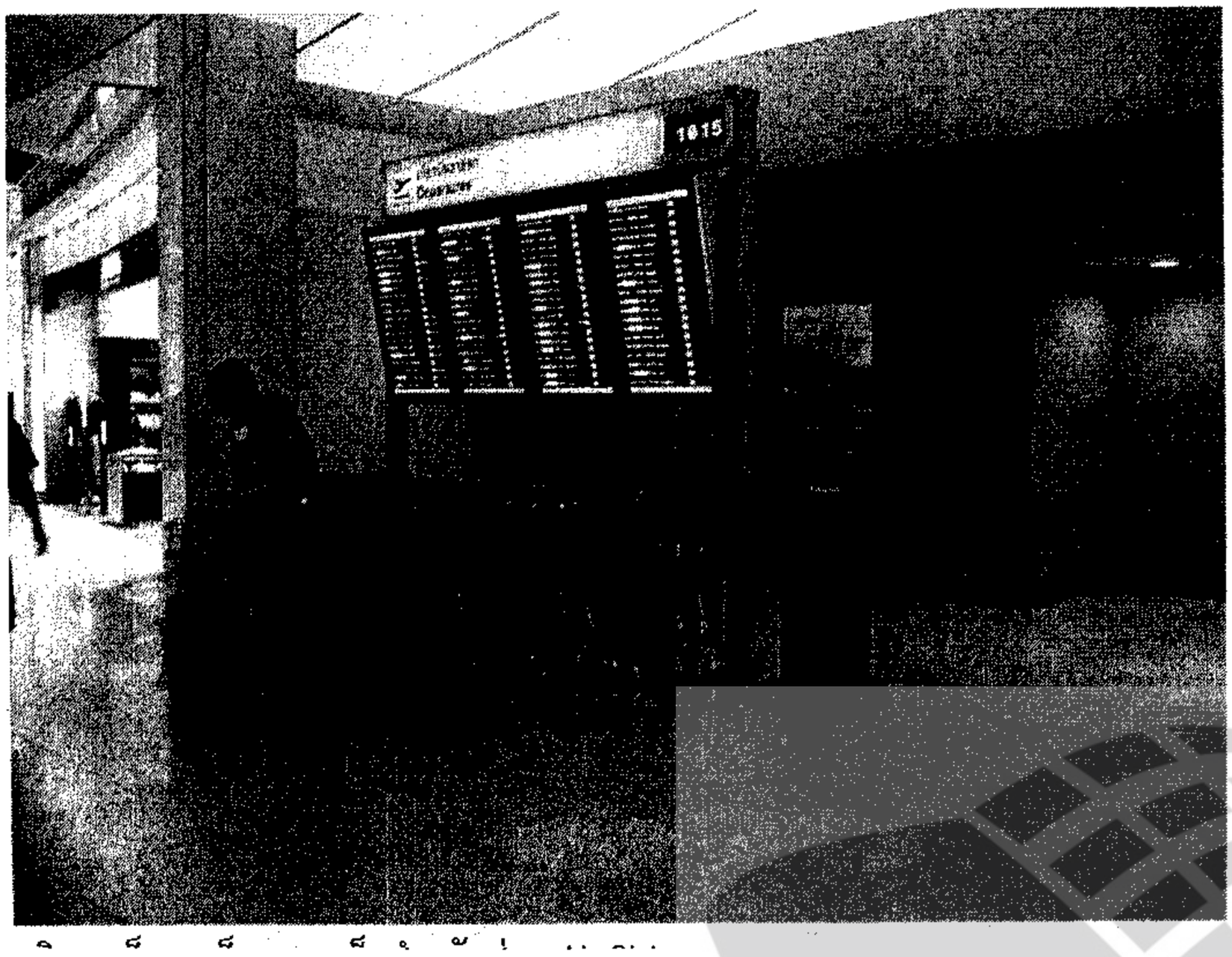
ใช้งานทั่วไป



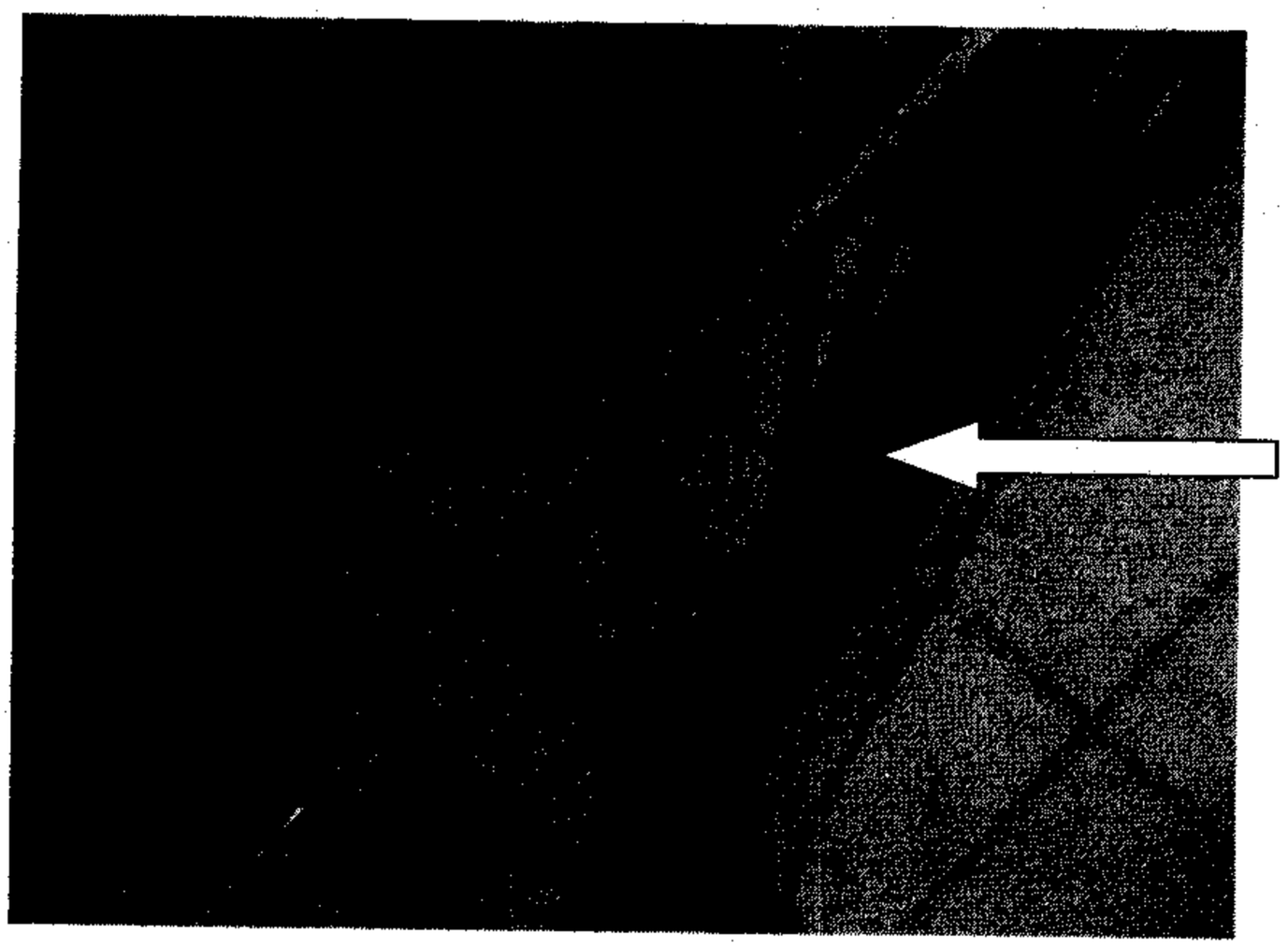
ปัญหาจากการออกแบบที่ไม่ลงตัว ทำให้การใช้งานดูยุ่งเหยิง ขาดภาพลักษณ์ที่ดี

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

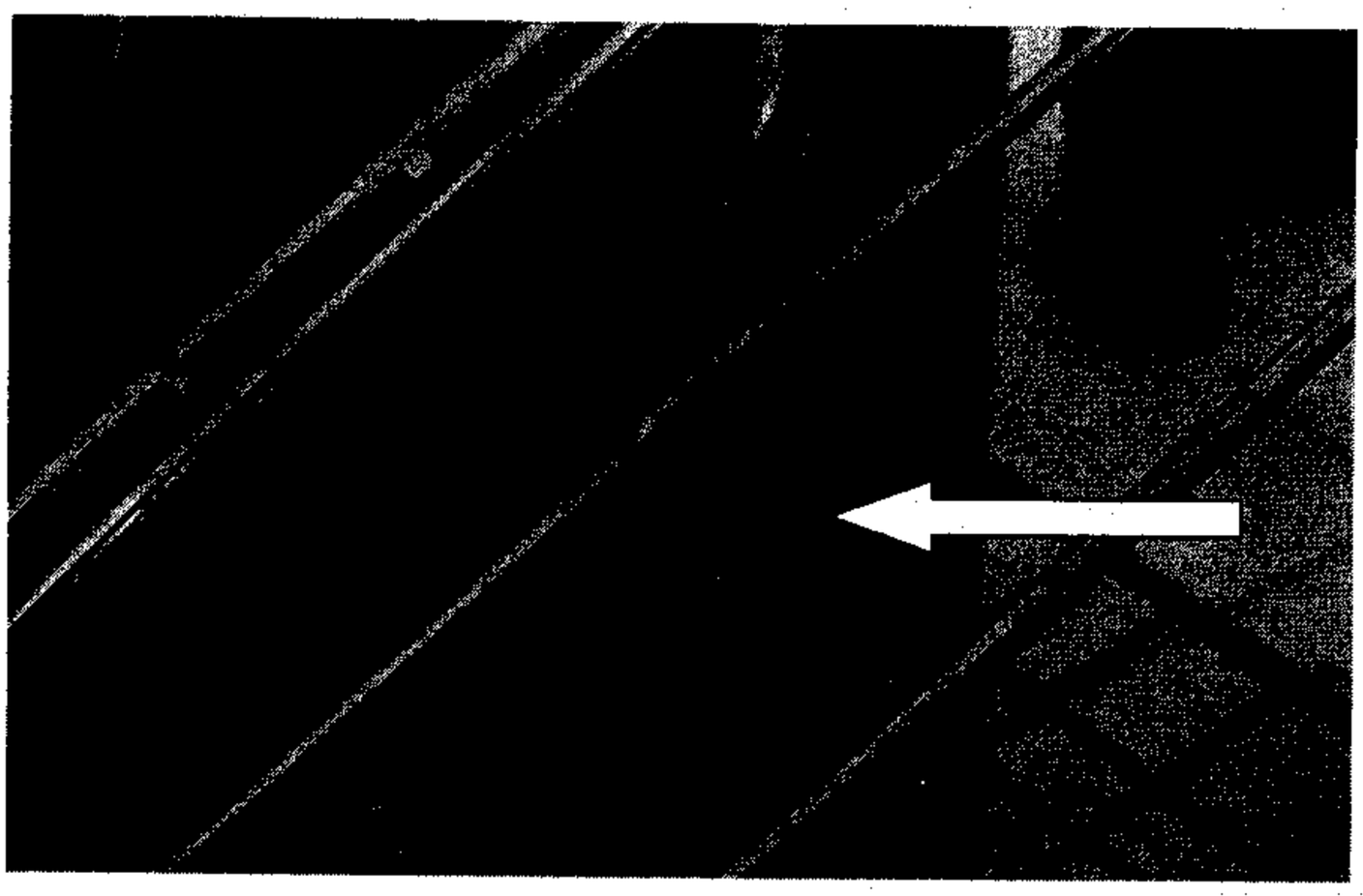
ภายในส่วนผู้โดยสารขาเข้า



LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand



รอยแตกและฉีกออกของลวด ที่เกิดขึ้นกับรถขนาดเล็ก



รอยเชื่อมที่เกิดจากการซ่อมของรถเข็นขนาดเล็ก ซึ่งสามารถหลุดแตกอีกได้ในอนาคต

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ใบแก้คำผิด หน้า 25

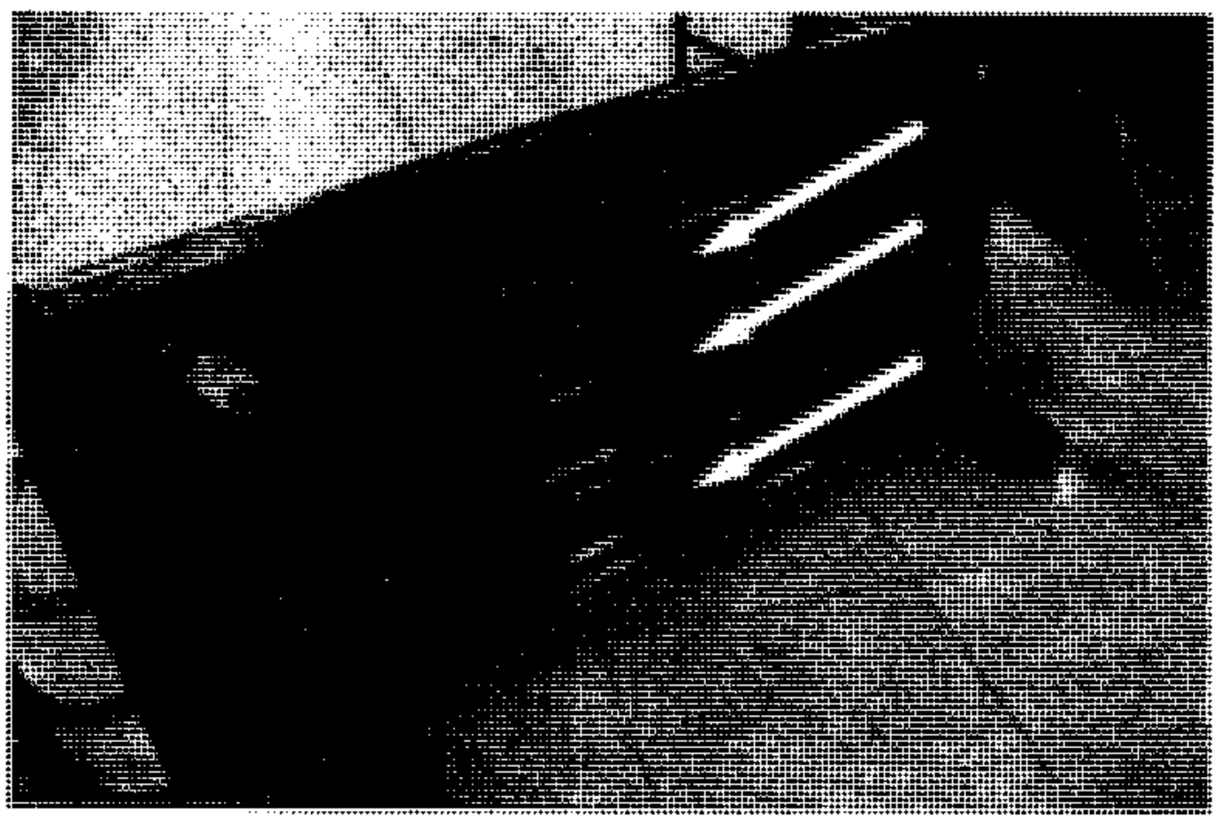
รายงานของคณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ

ส่วนที่ 4

"บริเวณเก็บรถเข็นขนาดเล็กสำหรับส่วน Air Side"

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

รถเข็นขนาดใหญ่



LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๔ : ข้อสังเกตของคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

จากการศึกษาทบทวนเอกสารหลักฐานต่าง ๆ เพื่อลำดับความเป็นมาของการจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ การเชิญบุคคลหรือคณะบุคคลมาชี้แจงต่อคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ รวมทั้งการสำรวจสภาพพื้นที่และทดสอบการใช้งานของรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดามที่ได้ศึกษามาเป็นลำดับแล้วนั้น คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้มีการประชุมปรึกษาโดยละเอียดรอบคอบแล้วมีความเห็นและข้อสังเกตรวมทั้งข้อพิจารณาเกี่ยวกับปัญหารถเข็นกระเป๋า ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดามที่ได้รับมอบหมายมาโดยสรุปดังนี้

๑.ปัญหาเรื่องรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋า

๒.ปัญหาเรื่องกระบวนการจัดจ้างที่ยืดเยื้อยาวนานจนนำไปสู่การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ

๓.ปัญหาเรื่องการแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR หลายครั้ง

๔.ปัญหาเรื่องคุณภาพของตัวรถเข็นกระเป๋าต่ำไม่ได้มาตรฐานสากล

๕.ปัญหาเรื่องประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้งบประมาณการจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า

๑. ปัญหาเรื่องรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋า

๑.๑.ทอท. มีแนวความคิดหลักเกี่ยวกับรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ ๒ รูปแบบใหญ่ ๆ คือ วิธีแรก การให้สัมปทานแก่หน่วยงานเอกชนเป็นผู้บริหารจัดการเบ็ดเสร็จกับวิธีที่สอง การดำเนินการด้วยวิธีปัจจุบันเช่นเดียวกับที่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ คือ ทอท. จัดหาและซ่อมรถเข็นกระเป๋าเอง ส่วนการจัดเก็บก็จ้างเอกชนไปดำเนินการรวมทั้งให้เอกชนติดป้ายโฆษณาบนรถเข็นกระเป๋าแล้วจ่ายผลประโยชน์ตอบแทนให้แก่ ทอท. เมื่อมีกรอบการพิจารณาอย่างนี้ ทอท. ก็พิจารณาภายใต้กรอบดังกล่าวแล้วดัดสินใจบริหารจัดการโดยวิธีที่สอง ซึ่งมีข้อที่น่าสังเกตหลายประการที่จะได้กล่าวต่อไป

๑.๒. การให้สัมปทานดามวิธีที่ ๑ ทอท. น่าจะได้ประโยชน์มากที่สุดเพราะไม่ต้องลงทุนใด ๆ เลย บางทีอาจจะได้รับประโยชน์เพิ่มขึ้นอีกก็ได้จากการแบ่งผลดอบแทนค่าโฆษณาแด่ ทอท. กลับไม่เลือกวิธีนี้โดยคิดไปเองว่าอาจไม่มีผู้ประกอบการรายใดสนใจขอรับสัมปทาน ทั้ง ๆ ที่ ควรจะประกาศให้มีการสัมปทานเป็นลำดับแรกก่อน

๑.๓. ทอท. ตัดสินใจดำเนินการตามวิธีที่ ๒ แม้จะรู้ว่าต้องรับภาระต้นทุนทั้งหมด ในการจัดหาและซ่อมบำรุงรถเข็นรวมทั้งการจ้างเอกชนมาดำเนินการจัดเก็บก็ตาม เหตุผลหลักที่สืบค้นได้มีเพียงประการเดียวคือ วิธีนี้ ทอท.สามารถควบคุมการให้บริการรถเข็นกระเป๋าได้ ซึ่งจะเป็นการเสริมสร้างภาพลักษณ์ใหม่ของการให้บริการแก่ผู้โดยสาร ข้อน่าสังเกตก็คือ ทอท. เป็นห่วงภาพลักษณ์มากกว่า ภาระค่าใช้จ่ายที่จะต้องจ่ายรวมทั้งหมดเป็นเงินประมาณกว่า ๑๗๐ ล้านบาท หากจะดำเนินการด้วยวิธีที่หนึ่ง

๑.๔. จากการสอบถามบุคคลผู้เกี่ยวข้องกับการจัดหารถเข็นแบบเดียวกับที่ท่าอากาศยานกรุงเทพใช้ (รายละเอียดปรากฏในส่วนที่ ๒) เจ้าหน้าที่ผู้รับผิดชอบให้คำตอบและยอมรับว่าการจัดหารถเข็นกระเป๋าและซ่อมเองเป็นภาระและสร้างปัญหาให้กับ ทอท. มากส่งผลให้การบริการรถเข็น ไม่เพียงพอแต่ทำไม ทอท. ยังตัดสินใจดำเนินตามวิธีนี้อยู่ เหตุใดไม่ค้นคิดวิธีอื่นซึ่ง ทอท. น่าจะมีองค์ความรู้ดีพอมาดำเนินการแทน มีข้อน่าสังเกตว่าวิธีนี้ทำให้มีการจัดซื้อจัดจ้างในวงเงินที่สูงพอสมควร ซึ่งจะเป็นการเปิดช่องทางให้มีการเอื้อประโยชน์แก่ผู้เกี่ยวข้องทุกระดับตั้งแต่ฝ่ายกำหนดนโยบายระดับบนจนกระทั่งถึงผู้ปฏิบัติระดับล่างหรือไม่

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๑.๕. เมื่อ ทอท. ตัดสินใจดำเนินการบริหารจัดการโดยวิธีการจ้างผลิดตามวิธีที่สองแล้ว ทอท. ก็ได้ออกประกาศประมูลด้วยระบบ E-Auction ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๘ แต่แล้วต่อมาเมื่อวันที่ ๗ ตุลาคม ๒๕๔๘ การบริหารจัดการรูปแบบใหม่คือการจ้างบริการให้เอกชนรับไปทำทั้งหมดตั้งแต่จัดหาซ่อมและจัดเก็บซึ่งเป็นรูปแบบที่สามก็ปรากฏขึ้นมาโดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. สั่งการให้หน่วยเกี่ยวข้องไปพิจารณาซึ่งผลการพิจารณาปรากฏว่าเห็นชอบด้วยกับวิธีนี้จึงทำให้มีการยกเลิกการประมูล E-Auction ครั้งที่ ๑ และประกาศให้มีการประมูลการจ้างบริการใหม่ด้วยระบบ E-Auction ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ โดยมีการเพิ่มวงเงินงบประมาณจากเดิมเป็น ๓๘๕,๔๑๗,๙๑๘.๕๑ บาทแทน

๑.๖ การเปลี่ยนรูปแบบการบริหารจัดการไปเป็นรูปแบบที่สาม คือ การจ้างบริการนั้นมีข้อสังเกต ๓ ประการ คือ

๑.๖.๑ เป็นการเปลี่ยนจากการสั่งการระดับบริหารลงสู่ฝ่ายปฏิบัติโดยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ซึ่งไม่มีฐานที่มาแต่จากการสอบถาม นายบัญชา ปัตตนาภรณ์ ซึ่งรักษาการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท.ในขณะนั้นได้ความว่าการบริหารจัดการตามแบบเดิม (รูปแบบที่สอง) มีปัญหามากการจ้างเอกชนในลักษณะจ้างเหมาน่าจะเป็นผลดีกว่า

๑.๖.๒ ต่อมาคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้เชิญ นายบัญชาฯ มาสอบถามอีกครั้งหนึ่ง ได้รับการชี้แจงว่าการเปลี่ยนรูปแบบใหม่เป็นการสั่งการโดย รัฐมนตรี นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล ซึ่ง ทอท. ได้มอบหมายให้ผู้เกี่ยวข้องไปพิจารณาแล้ว เห็นชอบด้วย ทอท. จึงได้ดำเนินการ ประเด็นนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาร่วมกันแล้วเห็นว่าเป็นข้อบ่งชี้ที่ชัดเจนว่ามีการก้าวก่ายโดยฝ่ายการเมืองเป็นผลให้รูปแบบวิธีการบริหารจัดการเปลี่ยนไป ตามความต้องการของผู้มีอำนาจในขณะนั้น

๑.๖.๓ การจ้างบริการรูปแบบใหม่ มีการเพิ่มวงเงินงบประมาณจากเดิมกว่าเท่าตัว (หนึ่งร้อยกว่าเปอร์เซนต์) จาก ๑๗๖,๒๐๗,๖๐๐ บาท เป็น ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗ บาท จากการศึกษาเอกสารไม่ปรากฏว่า ทอท. มีความวิตกในส่วนของวงเงินงบประมาณที่จะต้องเพิ่มแต่อย่างใด

๑.๖.๔ การจ้างบริการแบบนี้บริษัทเอกชนต้องมีประสบการณ์และความชำนาญอย่างน้อย ๒ ด้านหลัก ๆ คือด้านการผลิตรถเข็นกระเป๋าและด้านการให้บริการรถเข็นกระเป๋า ซึ่งในขณะนั้น ไม่น่าที่จะมีบริษัทเอกชนรายใด มีความพร้อมทั้ง ๒ ด้าน ในบริษัทเดียว แต่ ทอท. ก็ไม่ได้มีการพิจารณาประเด็นนี้

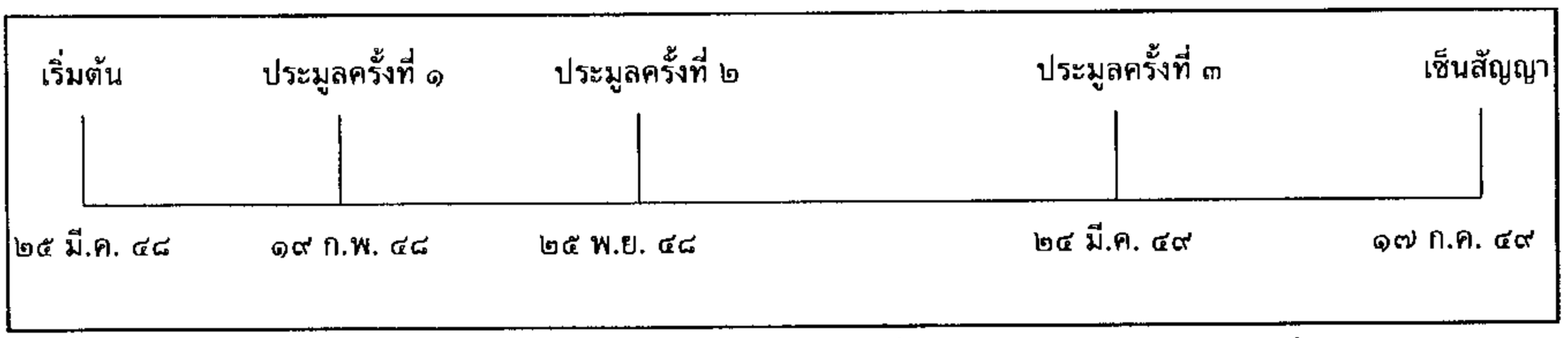
๑.๗ เมื่อ ทอท.ตัดสินใจดำเนินการ จัดจ้างให้บริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็ได้มีการดำเนินการมาเป็นลำดับ จนกระทั่ง ในภายหลังได้ดำเนินการจัดจ้าง โดยวิธีพิเศษ โดยอาศัยมติของคณะกรรมการ ทอท. ที่ให้การสนับสนุนอย่างเต็มที่ แม้ต่อมาจะมีบริษัทเอกชน คือ กิจการร่วมค้า พี เจ ที เสนอมอบรถเข็นกระเป๋าให้ฟรี ๆ โดยขอแลกสิทธิโฆษณา เป็นเวลา ๗ ปี ทอท. และคณะกรรมการ ทอท. ก็มิได้สนใจจะรับข้อเสนอไปพิจารณากำหนดรูปแบบวิธีการบริหารรองรับอย่างจริงจัง ถึงแม้ว่าจะช่วยลดภาระด้านงบประมาณให้แก่ ทอท. อย่างน้อยประมาณ ๓๖๐ ล้านบาท (เฉพาะมูลค่ารถเข็นกระเป๋า ๙,๐๓๔ คัน x ๔๐,๐๐๐ บาท/คัน = ๓๖๑,๒๖๐,๐๐๐) แต่ ทอท.กลับปฏิเสธข้อเสนอ โดยอ้างว่า หากรับข้อเสนอจะต้องให้ความเป็นธรรมกับผู้เสนอรายอื่นด้วย รวมทั้งจะต้องมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดรายละเอียดและประกาศเปิดเผยเพื่อให้มีการแข่งขันอย่างเป็นระบบ ซึ่งจะทำให้ล่าช้าไม่ทันกำหนดการเปิดสนามบิน ในวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๙ ประเด็นนี้ชี้ให้เห็นได้อย่างชัดเจนว่า มีการกำหนดรูปแบบ วิธีการบริหารจัดการว่าต้องเป็นไปในรูปแบบการจ้างเหมาบริการเพียง

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

รูปแบบเดียวเท่านั้น รูปแบบวิธีการอื่นจะมีอุปสรรค แม้กระทั่งการประหยัดงบประมาณลงได้อย่างมากก็ไม่ได้รับการพิจารณา

๒. ปัญหาเรื่องกระบวนการจัดจ้างที่ยืดเยื้อยาวนานจนนำไปสู่การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ

๒.๑.หากนับจากวันที่คณะทำงาน ทอท. มีมติในการประชุมเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๘ กำหนดรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าที่ปรากฏเป็นหลักฐานเอกสารอ้างอิงเป็นวันแรกของการดำเนินการในเรื่องนี้จนถึงวันที่มีการลงนามในสัญญาว่าจ้าง การจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙ ซึ่งเป็นวันสิ้นสุดของการดำเนินการแล้ว นับได้เป็นเวลาถึง ๑ ปี ๓ เดือน ๒๐ วัน โดยสามารถแบ่งเป็นช่วงระยะเวลาการดำเนินการที่สำคัญ ได้ ๔ ระยะ คือ



๒.๑.๑. ช่วงแรก จากวันที่ประชุมมีมติเมื่อวันที่ ๒๕ มีนาคม ๒๕๔๘ ถึงวันที่ ทอท. ออกประกาศประมูลจ้างทำรถเข็นด้วยระบบ E-Auction ครั้งที่ ๑ เมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๘ ช่วงนี้ใช้เวลา ๕ เดือน ๒๐ วัน

๒.๑.๒. ช่วงที่สอง จากวันที่ประกาศประมูลครั้งแรกเมื่อวันที่ ๑๙ กันยายน ๒๕๔๘ ทอท. ได้มีการพิจารณาเปลี่ยนรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าแบบใหม่โดยใช้วิธีจ้างบริการเอกชนแทน ได้มีการดำเนินการเป็นลำดับจนออกประกาศประมูลจ้างบริการด้วยวิธี E-Auction ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ช่วงนี้ใช้เวลา ๒ เดือน ๙ วัน

๒.๑.๓. ช่วงที่สาม จากวันที่ประกาศมูลครั้งที่สองเมื่อวันที่ ๒๘ พฤศจิกายน ๒๕๔๘ ทอท. ได้มีการแก้ไขเพิ่มเติม TOR หลายครั้งรวมทั้งมีการเปลี่ยนแปลงเพิ่มวงเงินงบประมาณ จนกระทั่งมีการยกเลิกการประมูลครั้งที่ ๒ และประกาศให้มีการประมูลจ้างบริการโดยวิธีพิเศษ ครั้งที่ ๓ เมื่อวันที่ ๒๔ มีนาคม ๒๕๔๙ ช่วงนี้ใช้เวลา ๓ เดือน ๒๔ วัน

๒.๑.๔. ช่วงที่สี่ ทอท.ได้ดำเนินการจ้างบริการโดยวิธีพิเศษโดยเทียบเคียงกับการประกวดราคาตามลำดับจนกระทั่งสามารถลงนามในสัญญาจ้างบริการได้ในวันที่ ๑๗ กรกฎาคม ๒๕๔๙ ช่วงนี้ใช้เวลา ๓ เดือน ๒๓ วัน

๒.๒. จากลำดับขั้นตอนกระบวนการประมูลข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีการประมูลและยกเลิกการประมูลนับเฉพาะที่สำคัญถึง ๓ ครั้ง มีการแก้ไข TOR เฉพาะในส่วนที่เป็นสาระสำคัญถึง ๗ ฉบับ ใช้เวลาในการดำเนินการโดยรวม ๑ ปี ๓ เดือน ๒๐ วัน เมื่อมองเจาะลึกลงไปในรายละเอียดแต่ละช่วงเวลาในการประมูลแต่ละครั้งจะปรากฏเห็นได้อย่างชัดเจนว่า มีความพยายามเป็นขั้นตอนให้กระบวนการจัดจ้างโดยวิธีปกติ คือ การประมูลด้วยระบบ E - Auction ไม่สามารถดำเนินการจนเสร็จสิ้นกระบวนการได้ เป็นผลให้ต้องยกเลิกการจัดจ้างด้วยวิธีปกติ ประกอบกับมีการอ้างกำหนดระยะเวลาเปิดใช้สนามบินกระชั้นชิดเหลือเวลาน้อย แต่ขั้นตอนปกติมีมากใช้

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

เวลานาน จึงอาศัยช่องทางพิเศษที่ข้อบังคับ ทอท.ว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๙ และที่แก้ไขเพิ่มเติม พ.ศ.๒๕๔๓ ข้อ ๑๙ (๓) ที่กำหนดว่า งานใดที่ต้องกระทำโดยเร่งด่วนหากล่าช้าอาจจะเสียหายแก่งานของ ทอท. ให้สามารถจ้างโดยวิธีพิเศษได้มาดำเนินการ

๒.๓. ทอท. ได้แสดงเหตุผลในการขออนุมัติต่อคณะกรรมการ ทอท.ว่าการจ้างบริการโดยวิธีประกวดราคาจะมีกระบวนการใช้เวลานานถึง ๖๕ วัน ส่วนการจ้างบริการโดยวิธีพิเศษจะใช้เวลาเพียง ๓๑ วัน ซึ่งประเด็นนี้เมื่อนับระยะเวลาที่ ทอท.ใช้จริงในการดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษดังกล่าวแล้ว ปรากฏว่าใช้เวลาในการดำเนินการจนกระทั่งลงนามในสัญญาว่าจ้างนับเป็นเวลา ๓ เดือน ๒๓ วัน (ดังได้แสดงในข้อ ๒.๑.๔.) ดังนั้นเมื่อพิจารณาเฉพาะในส่วนของการใช้เวลาในการดำเนินการแล้ว จะเห็นได้อย่างชัดเจนว่า ทอท. มิได้เร่งดำเนินการตามระยะเวลาที่กล่าวอ้างคือ ๓๑ วัน การเสนอเวลาเปรียบเทียบการจ้างทั้ง ๒ วิธีเป็นเพียงข้ออ้างเพื่อให้สามารถดำเนินการโดยวิธีพิเศษได้เท่านั้น

๒.๔. อนึ่งเพื่อให้การจัดจ้างบริการโดยวิธีพิเศษดูดี โปร่งใส และเป็นธรรม ทอท. ก็ได้เสนอขอคณะกรรมการ ทอท.อนุมัติให้จัดจ้างโดยวิธีพิเศษโดยเทียบเคียงกับการประกวดราคา จากการสอบถามผู้เกี่ยวข้อง (ในส่วนที่ ๒) ได้ความว่า มีการดำเนินการตามกระบวนการคล้ายกับการประกวดราคา จนกระทั่งได้มีการลงนามในสัญญาจ้าง ประเด็นนี้มีข้อพิจารณาว่า หาก ทอท.ต้องการความโปร่งใสและเป็นธรรมจริง ด้วยระยะเวลาที่เหลืออยู่ก็เพียงพอที่จะดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีประกวดราคาได้อย่างเต็มรูปแบบ ไม่จำเป็นต้องดำเนินการในลักษณะหัวมงกุฎท้ายมังกร จนกระทั่งมีการร้องเรียนเกิดขึ้น

๒.๕. การจ้างโดยวิธีพิเศษกำหนดวิธีปฏิบัติให้คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ เชิญผู้มีอาชีพรับจ้างทำงานนั้นโดยตรงมาเสนอราคา แต่คณะกรรมการฯมิได้ปฏิบัติตามหลักการดังกล่าว โดยกรณีนี้ไม่มีการเชิญผู้มีอาชีพผลิตรถเข็นโดยตรงมาเสนอราคาเลย (ผู้มีอาชีพผลิตรถเข็นโดยตรงเช่นบริษัท วรวัฒน์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ลวด จำกัด,บริษัทไอโทดะหรือที่บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เคยจ้างผลิตรถเข็น เช่น บริษัทยูเรกา ซับพ์ ซัพพลาย, บริษัทผลิตรถเข็นที่จังหวัดลำปาง ก็ไม่มีการเชิญ)

นอกจากนั้นคุณสมบัติผู้เสนอราคาควรต้องเป็นผู้มีอาชีพหรือมีประสบการณ์ในการดำเนินการเกี่ยวกับการรับจ้างบริการรถเข็นมาก่อนก็ไม่มีการกำหนดไว้เปิดช่องให้ทุกคนเข้ามาเป็นคู่สัญญาได้

๒.๖. กล่าวโดยสรุป คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าปัญหารถเข็นกระเป๋า ในสนามบินสุวรรณภูมิ ปัญหาสำคัญประการหนึ่งก็คือ มีการแทรกแซงจากฝ่ายการเมืองให้การดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีปกติมีปัญหาอุปสรรคข้อขัดข้องใช้เวลาดำเนินการที่ยืดเยื้อยาวนานจนเหลือระยะเวลาที่ค่อนข้างจำกัด ส่งผลให้เป็นข้ออ้างนำไปสู่การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ซึ่งสามารถเปิดช่องให้มีการทำสัญญาจัดจ้างบริษัทไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์เซอร์วิสเซส จำกัด ได้ในท้ายที่สุด "

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓.ปัญหาเรื่องการแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR หลายครั้ง

๓.๑. คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้ทำการศึกษาข้อกำหนดรายละเอียดงานจ้าง TOR ฉบับต่าง ๆ แล้วปรากฏว่ามีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR สำหรับการจ้างบริการรถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิ รวม ๗ ครั้ง ดังตาราง

TOR	ขนาด/จำนวนรถเข็น	มาตรฐานที่กำหนด	น้ำหนักบรรทุก	การใช้งาน	เงื่อนไขผู้ผลิต	แผนการด้านการเงิน
ครั้งที่ ๑ จ้างทำรถเข็นตามประกาศ ทอท. ครั้งที่ ๘/๒๕๔๘ ลงวันที่ ๑๙ ก.พ. ๒๕๔๘	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	โครง stainless steel No.304	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ขึ้นลงทางลาดเลื่อนและขึ้นลงบันไดเลื่อน	ต้องมีผลงานการทำรถเข็นกระเป๋า รถลากจูงหรือรถเข็นของในห้างสรรพสินค้า	
ครั้งที่ ๒ จ้างให้บริการตามหนังสือสั่งการ รก. กจญ.ทอท. ลงวันที่ ๗ ต.ค. ๒๕๔๘	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	aluminum **หรือ** stainless steel **หรือ** galvanized steel	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ไม่กำหนดขึ้นลงทางลาดเลื่อนหรือขึ้นลงบันไดเลื่อน	ประสบการณ์การทำรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานอื่น	การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่ารถ ค่าจ้างบุคลากร ค่าดำเนินการ
ครั้งที่ ๓ จ้างให้บริการตามประกาศครั้งที่ ๔/๒๕๔๙ ลงวันที่ ๒๘ พ.ย. ๒๕๔๘	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	stainless steel **หรือ** aluminum	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ล้อหน้ามีกลไกหยุดนิ่งบนทางลาดได้อัตโนมัติ	ประสบการณ์การทำรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานอื่น	การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่ารถ ค่าจ้างบุคลากร ค่าดำเนินการ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

TOR	ขนาด/จำนวนรถเข็น	มาตรฐานที่กำหนด	น้ำหนักบรรทุก	การใช้งาน	เงื่อนไขผู้ผลิต	แผนการด้านการเงิน
<u>ครั้งที่ ๔</u> จ้างให้บริการตามประกาศ ทอท. ลง วันที่๑๓ ม.ค.๒๕๔๙	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	stainless steel หรือ aluminum	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ล้อหน้ามีกลไกหยุดนิ่งบนทางลาดได้อัตโนมัติ	ตัดข้อกำหนดที่ว่า "รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางที่ใช้ต้องผลิตมาจากผู้ผลิตที่เคยมีผลงานการผลิตรถเข็นกระเป๋าที่ใช้ในท่าอากาศยานนานาชาติอย่างน้อย ๑ แห่ง และต้องมีเอกสารยืนยันประสบการณ์ดังกล่าว" ออกจากข้อกำหนด	การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ได้แก่ ค่ารถ ค่าจ้างบุคลากร ค่าดำเนินการ
<u>ครั้งที่ ๕</u> จ้างให้บริการตามประกาศ ทอท. ลง วันที่ ๒๓ ม.ค.๒๕๔๙	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	stainless steel หรือ aluminum	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ล้อหน้ามีกลไกหยุดนิ่งบนทางลาดได้อัตโนมัติ	ตัดข้อกำหนดที่ว่า "รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางที่ใช้ต้องผลิตมาจากผู้ผลิตที่เคยมีผลงานการผลิตรถเข็นกระเป๋าที่ใช้ในท่าอากาศยานนานาชาติอย่างน้อย ๑ แห่ง และต้องมีเอกสารยืนยันประสบการณ์ดังกล่าว" ออกจากข้อกำหนด	ตัด "การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ฯ" ออก

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

TOR	ขนาด/จำนวนรถเข็น	มาตรฐานที่กำหนด	น้ำหนักบรรทุก	การใช้งาน	เงื่อนไขผู้ผลิต	แผนการต้านการเงิน
<u>ครั้งที่ ๖</u> จ้างให้บริการ ฉบับ ลงวันที่ ๑๔ ก.พ. ๒๕๔๙ ตามอนุมัติ กอญ. ลง วันที่ ๑๗ ก.พ.๒๕๔๙ (กอญ. ได้รับ สั่งการ ฯ)	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	stainless steel หรือ aluminum	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ต้องสามารถขึ้นลงบันไดเลื่อนได้	ตัดข้อกำหนดที่ว่า "รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางที่ใช้ต้องผลิตมาจากผู้ผลิตที่เคยมีผลงานการผลิตรถเข็นกระเป๋าที่ใช้ในท่าอากาศยานนานาชาติ อย่างน้อย ๑ แห่งและต้องมีเอกสารยืนยันประสบการณ์ดังกล่าว" ออกจากข้อกำหนด	ตัด "การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ฯ" ออก
<u>ครั้งที่ ๗</u> จ้างให้บริการ ตามอนุมัติ กอญ. ลง วันที่ ๑๔ มี.ค. ๒๕๔๙ และประกาศ ลงวันที่ ๒๔ มี.ค.๒๕๔๙	ขนาดเล็ก ๒,๐๐๐ คัน ขนาดกลาง ๗,๐๐๐ คัน ขนาดใหญ่ ๓๔ คัน	stainless steel หรือ aluminum	ไม่น้อยกว่า ๕๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๒๐๐ kg. ไม่น้อยกว่า ๕๐๐ kg.	ต้องสามารถขึ้นลงบันไดเลื่อนได้	ตัดเงื่อนไข "ประสบการณ์การทำรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานอื่น" ออก	ตัด "การคำนวณต้นทุนค่าใช้จ่าย ฯ" ออก

๓.๒.<u>TOR ที่กำหนดในครั้งที่ ๑</u> ใช้ประกอบการจ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าซึ่ง ทอท.มีแนวคิดและวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าเช่นเดียวกับการดำเนินการที่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ โดย ทอท. มีประสบการณ์การใช้รถเข็นกระเป๋ามาเป็นเวลานาน ดังนั้น TOR จึงมีรายละเอียดที่อิงมาตรฐานสากล อาทิ มีการกำหนดโครงสร้างตัวรถต้องทำด้วย Stainless Steel (sus # ๓๐๔) ลูกล้อทุกลูกต้องผลิตจากโรงงานที่ได้ ISO ๙๐๐๑:๒๐๐๐ หรือ ISO ๙๐๐๑: ๒๐๐๑ และต้องนำเข้ามาจากต่างประเทศทั้งชุด พร้อมมีใบ Certificate of Origin แสดงเป็นต้น <u>การกำหนด TOR ครั้งที่ ๑ จึงถือได้ว่าสมบูรณ์ทุกด้านมีการกำหนดและรับรองโดยวิศวกร</u>

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓.๓. ต่อมา ทอท.ได้เปลี่ยนรูปแบบวิธีการจ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าไปเป็นวิธีการจ้างบริการแทน จึงมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR ใหม่ในครั้งที่ ๒,๓,๔ และ ๕ โดยมีสาระสำคัญ คือเป็น TOR ที่กำหนดโดยฝ่ายการเมือง(รมต.พงษ์ศักดิ์ รัตตพงศ์ไพศาล) และผู้บริหารเบื้องบนเพียงแต่มีการสั่งการให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องไปพิจารณาให้ความเห็นชอบเพื่อให้เป็นไปตามขั้นตอนเท่านั้น ได้สอบถามเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องซึ่งมาชี้แจงกับคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ (ปรากฏในส่วนที่ ๒) ได้รับคำยืนยันว่า TOR ไม่ได้กำหนดรายละเอียดของรถเข็นกระเป๋าที่เป็นไปตามมาตรฐานสากล การกำหนด TOR มีลักษณะเปิดกว้างมาก ไม่ปรากฏหลักฐานว่ามีการรับรอง Spec โดยวิศวกร

๓.๔.เมื่อพิจารณา TOR ในครั้งที่ ๖ จะเห็นได้ว่ามีการกำหนดคุณสมบัติของลักษณะรถเพิ่มเติมจากครั้งที่ ๒-๕ คือกำหนดให้ "ต้องสามารถขึ้น - ลง บันไดเลื่อนได้"ประเด็นนี้คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้ซักถามผู้มาชี้แจงแล้วได้คำตอบตรงกันว่า "เป็นการสั่งการจากประธานคณะกรรมการ ทอท. (นายศรีสุข จันทรางศุ) โดยดรงเชียนด้วยลายมือใช้ดินสอ" ซึ่ง ทอท.ในฐานะผู้ใต้บังคับบัญชาจำเป็นต้องรับไปปฏิบัติ กรณีนี้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาโดยละเอียดแล้วเห็นว่า การสั่งการดังกล่าวไม่ชอบด้วยระเบียบข้อบังคับ เป็นการแทรกแซงจากผู้บริหารระดับสูงที่เห็นได้อย่างชัดเจน จากการพิจารณาสิ่งแวดล้อมประกอบอื่น ๆมีแนวโน้มเชื่อได้ว่าเป็นการกระทำที่มุ่งเอื้อประโยชน์ให้กับผู้ประมูลรายใดรายหนึ่ง ในทางตรงกันข้ามก็เป็นการตัดโอกาสของบริษัทคู่แข่งที่จะเสนอตัวเข้ามารับการประมูลแข่งขัน ประเด็นนี้ ทอท. ได้รับการท้วงติงแล้วว่าหากกำหนดให้รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางขึ้น - ลงบันไดเลื่อนได้ อาจไม่ปลอดภัยกับผู้โดยสารซึ่งมีการเกิดอุบัติเหตุในหลายประเทศ จนกระทั่งมีการฟ้องร้องกันอยู่แต่ ทอท.กลับชี้แจงว่ากำหนดไปเพื่อประโยชน์ในการเพิ่มบริการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นเหตุผลที่ฟังไม่ขึ้น ทอท. ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารในการใช้งาน

๓.๕.การแก้ไข TOR ครั้งที่ ๗ ก็มีลักษณะเช่นเดียวกัน มีการตัดเงื่อนไข "ประสบการณ์การทำรถเข็นกระเป๋าที่ท่าอากาศยานอื่น" ออก กรณีนี้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯพิจารณาเป็น ๒ มุม มุมแรกมองได้ว่าเป็นการเปิดโอกาสให้กับบริษัทคนไทยเพื่อเพิ่มศักยภาพให้สามารถเข้าแข่งขันได้ มุมนี้เป็นมุมมองที่ ทอท. ตอบชี้แจงกับสังคม อีกมุมหนึ่ง มองได้ว่า เป็นการเอื้อประโยชน์เปิดช่องทางให้บริษัทที่ไม่มีประสบการณ์เข้ามาแข่งขันได้ แต่ทั้ง ๒ มุมมอง หากพิจารณาโดยเที่ยงธรรมแล้วจะเห็นได้อย่างชัดเจนว่าการกำหนด Spec นี้ไว้จะทำให้ ทอท. ได้บริษัทที่มีความรู้ความชำนาญประกอบกับมีประสบการณ์ในการทำรถเข็นจากที่อื่น ๆ ซึ่งท้ายสุดจะส่งผลให้ได้รถเข็นที่มีคุณภาพมาตรฐานเดียวกันกับที่ใช้ในสนามบินนานาชาติแห่งอื่น ๆ ทั่วโลก ประโยชน์จึงตกอยู่กับผู้โดยสาร ทอท. และภาพลักษณ์ของประเทศชาติโดยรวม การตัดเงื่อนไข TOR นี้ออกจึงเป็นผลเสียมากกว่าผลดี

๓.๖.กล่าวโดยสรุป การแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR รวมทั้งสิ้น ๗ ครั้งมีลำดับขั้นตอนเนื้อหาสาระที่มีการพัฒนาการจนนำไปสู่ความไม่โปร่งใสในการจัดจ้างเพราะมีทั้งการกำหนด Spec เพื่อกีดกันบางบริษัท มีทั้งการตัด Spec บางประการออกเพื่อเปิดโอกาสให้อีกบริษัทหนึ่งเช่นนี้เป็นต้น การแก้ไข TOR หลายครั้งจึงเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ ทอท.ได้รถเข็นกระเป๋าที่ไม่ได้มาตรฐานตามที่เป็นอยู่ในปัจจุบันนี้

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

<u>๔.ปัญหาเรื่องคุณภาพของตัวรถเข็นกระเป๋าต่ำไม่ได้มาตรฐานสากล</u>

๔.๑.สืบเนื่องจากปัญหาการแก้ไขเปลี่ยนแปลง TOR หลายครั้งดังกล่าวข้างต้นในที่สุด ทอท. ก็ได้ตกลงทำสัญญาจ้างเหมาบริการ บริษัท ไทย แอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเซส จำกัด ซึ่งก็ได้มีการจ้างให้ บริษัท วรวัฒน์อุตสาหกรรมผลิตภัณฑ์ลวด จำกัด รับช่วงไปผลิตรถส่งต่อให้ ทอท. นำไปใช้ในปัจจุบัน

๔.๒.จากการสอบถามคณะกรรมการตรวจการจ้าง รวมทั้งได้ไปทดสอบการใช้งานจริง ณ สนามบินสุวรรณภูมิ แล้ว คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ สามารถสรุปได้ว่า

(๑) รถเข็นกระเป๋าขนาดกลางซึ่งเป็นรถเข็นที่ใช้งานและมีจำนวนมากที่สุดที่ใช้ในสนามบินสุวรรณภูมิมีคุณสมบัติตรงตามที่ TOR กำหนดแต่ไม่ได้มาตรฐานสากล

(๒) รถเข็นกระเป๋าทั้งสามขนาดมีข้อบกพร่องทั้งในส่วนของตัวรถ โครงสร้างล้อ อุปกรณ์พลาสติก ตลอดจนการใช้งาน สร้างความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งบริษัท ผู้รับจ้างก็ได้มีการแก้ไขให้เป็นไปตามสัญญา เช่นมีการจัดเปลี่ยนรถคันใหม่แทน มีการนำรถไปซ่อมบำรุง ประเด็นนี้ ทอท. ได้มีการดำเนินการปรับผู้รับจ้างในงวดที่ ๑ และ ๒ ไปแล้ว

(๓) การบริหารจัดการรถเข็นตามจุดต่าง ๆ ในช่วงแรกมีปัญหา ขลุกขลักบ้างแต่ต่อมามีการแก้ไขปรับปรุง ระบบงาน จนไม่มีปัญหาในปัจจุบัน

๔.๓.การที่ตัวรถเข็นกระเป๋ามีคุณภาพต่ำไม่ได้มาตรฐานสากล เป็นผลสืบเนื่องมาจากการกำหนด TOR ที่เปิดกว้างมาก ซึ่งเป็นข้อบ่งชี้ถึงความบกพร่องผิดพลาดโดยเจตนาของ ทอท. และผู้เกี่ยวข้อง แต่เนื่องจากมีความพยายามในการแก้ไขข้อบกพร่องของตัวรถโดยบริษัทผู้รับจ้างตลอดเวลา จึงไม่เป็นเหตุให้ ทอท.สามารถบอกเลิกสัญญาว่าจ้างได้ ประเด็นนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯจึงเพียงแต่ชี้ให้เห็นว่า ทอท. มีการดำเนินการโดยไม่คำนึงถึงประโยชน์ของรัฐและประชาชนผู้โดยสารซึ่งเป็นผู้ใช้บริการรถเข็นกระเป๋า

<u>๕.ปัญหาเรื่องประสิทธิภาพและประสิทธิผลในการใช้งบประมาณการจ้างเหมาบริการรถเข็นกระเป๋า</u>

๕.๑.คณะกรรมาธิการวิสามัญฯได้สืบค้นตรวจทานจากเอกสารที่เกี่ยวข้องแล้วปรากฏว่า เดิม ทอท. ไม่ได้ตั้งงบประมาณรองรับสำหรับการจัดหารถเข็นกระเป๋า ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิไว้ คาดการณ์ได้ว่า ทอท. คงมีแนวคิดที่จะให้สัมปทานบริษัทเอกชนไปดำเนินการ

๕.๒.แต่ต่อมา ทอท. ได้มีการประชุมหารือกันจนได้ข้อยุติว่า ทอท.จะดำเนินการจัดหารถเข็นกระเป๋าเอง จึงได้มีการตั้งงบประมาณไว้รองรับ การจ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าทั้งหมด <u>ในวงเงินครั้งแรกจำนวน ๑๗๖,๒๐๗,๖๐๐ บาท</u>

๕.๓ แต่แล้ว ทอท. กลับมีการเปลี่ยนแปลงวิธีการบริหารจัดการในรูปแบบใหม่ (ตามสั่งการจาก รมต.พงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล) โดย ทอท. จ้างเอกชนให้บริการแบบเบ็ดเสร็จ ตั้งแต่จัดหารถซ่อมและจัดเก็บ ทอท.จึงได้ปรับเพิ่มวงเงินงบประมาณจากเดิม<u>เป็นครั้งที่ ๒ จำนวน ๓๘๕,๔๑๗,๙๑๘,.๕๑ บาท</u>

๕.๔.หลังที่ได้รับฟังความคิดเห็นที่บริษัทต่าง ๆ เสนอมาแล้ว ทอท.ได้กำหนดประมาณการจ้างให้บริการในวงเงินใหม่ โดยเพิ่มเป็น<u>ครั้งที่ ๓ จำนวน ๕๓๔,๙๕๓,๙๒๖.๘๗</u> บาท และใช้วงเงินนี้จนกระทั่งมีการลงนามในสัญญาจ้าง ซึ่งดกลงราคางานจ้างที่วงเงิน ๕๓๒,๘๖๐,๐๐๐ บาท

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๕.๕.จากการเพิ่มวงเงินมาเป็นลำดับดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้พิจารณาแล้วเห็นว่า ทอท.ใช้งบประมาณที่ขาดประสิทธิภาพและประสิทธิผล มิได้รักษาผลประโยชน์ขององค์กรและรัฐโดยรวม นอกจากนั้นยังเป็นการเพิ่มวงเงินโดยไม่มีอำนาจตามข้อกล่าวคือ

๕.๕.๑. หาก ทอท.เลือกใช้วิธีการให้สัมปทาน ทอท.จะสามารถประหยัดงบประมาณของรัฐได้ทั้งหมด เพียงแต่อาจให้ผู้รับสัมปทานได้รับประโยชน์ตอบแทนจากการโฆษณา

๕.๕.๒. สำหรับรายได้จากการโฆษณา จากการตรวจสอบเอกสารข้างต้นพบว่าเดิมที่ท่าอากาศยานกรงเทพ มีรายได้จากการโฆษณาประมาณปีละ ๗,๐๓๕,๘๕๕.๒๔ บาท (ซึ่งยังมีปัญหาเรื่องการเรียกเก็บอยู่จนถึงวันนี้) เมื่อเทียบกับรายจ่ายที่ ทอท.จะต้องเสียไปไม่ว่ามองในมุมไหน ก็เห็นได้อย่างชัดเจนว่าไม่คุ้มทุน สำหรับประเด็นเรื่องค่าโฆษณา คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ได้สอบถามเจ้าหน้าที่ผู้มาชี้แจงแล้วได้คำตอบว่าปัจจุบัน ทอท. ยังไม่ได้ดำเนินการเรื่องโฆษณาบนรถเข็น แต่อย่างใด จึงมีข้อพิจารณาว่าทำไมเรื่องที่ควรจะเป็นประโยชน์ก่อให้เกิดรายได้ผลดอบแทนแก่ ทอท.เอง แต่ ทอท. กลับไม่เร่งดำเนินการ ปล่อยให้สูญเสียไปเปล่า ๆ

๕.๕.๓. เมื่อ ทอท.เลือกใช้วิธีการจัดจ้างให้บริการ แทนที่ ทอท.จะกำหนดวงเงินงบประมาณโดยอยู่บนพื้นฐานของหลักการและเหตุผลรวมทั้งพยายามปกป้องผลประโยชน์ขององค์กรและรัฐให้มากที่สุด แต่ทอท.กลับเป็นห่วงว่าบริษัทเอกชนจะไม่สามารถบริหารงานได้ จึงมีการเพิ่มวงเงินให้สูงขึ้นกว่าเท่าตัวในตอนแรก (ข้อ ๕.๓) และเมื่อรับฟังความคิดเห็นของบริษัทเอกชนที่เสนอเข้ามาก็คล้อยตามจนเพิ่มวงเงินเป็นเกือบ ๕๓๕ ล้านบาท ทั้ง ๆ ที่ ควรจะมีการพยายามลดวงเงินงบประมาณให้สมเหตุสมผลมากที่สุด

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๕ :สรุปและข้อเสนอแนะ

ทอท. เป็นหน่วยงานที่จัดตั้งมายาวนานมีหน้าที่รับผิดชอบการบริหารงานในสนามบินโดยเฉพาะ จึงควรมีประสบการณ์ในงานด้านต่าง ๆ เป็นอย่างดี เมื่อมีการจัดตั้งสนามบินสุวรรณภูมิ โดยใช้บุคลากรจาก ทอท. เข้าไปบริหารงานโดยหลักแล้ว การบริหารจัดการเรื่องต่าง ๆ จึงควรมีข้อผิดพลาดบกพร่องน้อยที่สุด หลังจากศึกษาปัญหารถเข็นกระเป๋าในสนามบินสุวรรณภูมิดังเสนอมาเป็นลำดับข้างต้น การณ์กลับเป็นไปในทางตรงกันข้าม คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ พบว่ามีปัญหาข้อบกพร่องหลายประการทั้งในระดับมหภาคและจุลภาค ซึ่ง ทอท. และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิต้องนำไปเป็นบทเรียนในการแก้ไขปรับปรุงการบริหารงานให้สัมฤทธิ์ผลต่อไปในอนาคต

กล่าวโดยสรุป ปัญหาที่คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ ตรวจสอบพบมีปัญหาหลัก ๆ ที่สำคัญ ดังนี้

๑. ปัญหาการแทรกแซงการดำเนินการจากฝ่ายการเมืองและผู้บริหารระดับสูง อาทิ การสั่งการโดยรัฐมนตรี นายพงษ์ศักดิ์ รัตตพงษ์ไพศาล ให้ ทอท. ไปพิจารณาทบทวนรูปแบบวิธีการบริหารจัดการรถเข็นกระเป๋าอันนำไปสู่การเปลี่ยนการจ้างผลิตรถเข็นกระเป๋าไปเป็นการจ้างเหมาบริการแบบเบ็ดเสร็จ ซึ่งการแทรกแซงก้าวก่ายของฝ่ายการเมืองดังกล่าว คณะกรรมาธิการวิสามัญฯ เชื่อว่าน่าจะส่งผลโดยตรงต่อการตัดสินใจดำเนินงานของผู้ปฏิบัติระดับต่าง ๆ ให้เกิดการเบี่ยงเบนไปจากหลักการและเหตุผล มุ่งสัมฤทธิผลตามนโยบายมากกว่าที่จะรักษาผลประโยชน์ของรัฐและองค์กร ส่วนจะก่อให้เกิดความเสียหายแก่ ทอท. มากน้อยเพียงใดนั้น เห็นควรให้คณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิซึ่งรับผิดชอบในภาพรวมนำไปค้นคว้าวิเคราะห์ในเชิงลึกโดยเฉพาะในส่วนที่เชื่อมโยงกับกรณีบอร์ด ทอท.อนุมัติให้มีการจัดจ้าง OUT SOURCE ๑๘ งานด้วยวิธีพิเศษเพื่อให้เห็นการแทรกแซงจากฝ่ายการเมืองและฝ่ายบริหารมาที่กระบวนการจัดซื้อจัดจ้างโดยมิชอบอย่างเป็นระบบเพื่อชี้ให้เห็นเจตนาซึ่งจะเอื้อประโยชน์ให้กับกลุ่มใดกลุ่มหนึ่งได้ชัดเจนยิ่งขึ้น

๒. ปัญหาการขาดกฎระเบียบ ข้อบังคับที่ชัดเจนในเรื่องการจัดซื้อ จัดจ้าง ทำให้การดำเนินการจัดจ้างไม่มีแนวทางแน่ชัด มีการประมูลและยกเลิกประมูลหลายครั้ง จนเหลือเวลากระชั้นชิด ใช้เป็นข้ออ้าง ให้ต้องดำเนินการโดยวิธีพิเศษแต่ดำเนินการไม่เป็นไปตามหลักการวิธีพิเศษซึ่งนำไปสู่ความไม่โปร่งใสและเป็นธรรมในการดำเนินการจัดจ้างโดยง่ายได้การแก้ปัญหาส่วนนี้ คณะกรรมาธิการวิสามัญฯมีข้อเสนอแนะว่า ทอท. ต้องเร่งดำเนินการดังนี้

๒.๑ แก้ไขปรับปรุงข้อบังคับการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทยว่าด้วยการพัสดุ พ.ศ.๒๕๓๙ และ พ.ศ.๒๕๔๓ เสียใหม่ เป็นการด่วน เพื่อกำหนดรูปแบบวิธีการ ขั้นตอน ตลอดจนการดำเนินการจัดซื้อจัดจ้างที่ชัดเจน โปร่งใส และเป็นธรรม

๒.๒ ตั้งกรรมการสืบสวนสอบสวนข้อเท็จจริงในการกระทำการที่ไม่ถูกต้องตามระเบียบ กฎเกณฑ์ของเจ้าหน้าที่ชุดต่าง ๆที่เกี่ยวข้องเพื่อให้ปรากฏความผิดที่ชัดเจนและดำเนินการตามกฎหมายต่อไป

๓. ปัญหาการขาดจิตสำนึกในการรักษาผลประโยชน์ของรัฐและประชาชน พฤติการณ์นี้ชี้ให้เห็นชัดเจนว่า ทอท. มีการใช้งบประมาณที่ไม่ประหยัดและไม่มีประสิทธิภาพเน้นการเอื้อประโยชน์ให้กับบริษัทเอกชนและสนอง

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ตามต่อฝ่ายการเมืองและฝ่ายกำหนดนโยบาย มากกว่าจะคำนึงถึงประโยชน์ที่องค์กรและประชาชนผู้โดยสาร
จะได้รับปัญหานี้คณะกรรมาธิการวิสามัญฯมีข้อเสนอแนะว่า รัฐ ต้องมีระบบตรวจสอบการตัดสินใจในทางบริหาร
ของบอร์ด ทอท.รวมทั้งบุคลากรในส่วนต่าง ๆที่ได้ตัดสินใจในการปฏิบัติโดยรักษาผลประโยชน์ขององค์กร
รัฐ และประชาชนผู้ใช้บริการเป็นหลักหรือไม่ เพื่อควบคุม ถ่วงดุล การบริหารจัดการของ ทอท.ให้โปร่งใส บริสุทธิ์
และมุ่งก่อให้เกิดประโยชน์แก่ชาติมากที่สุด

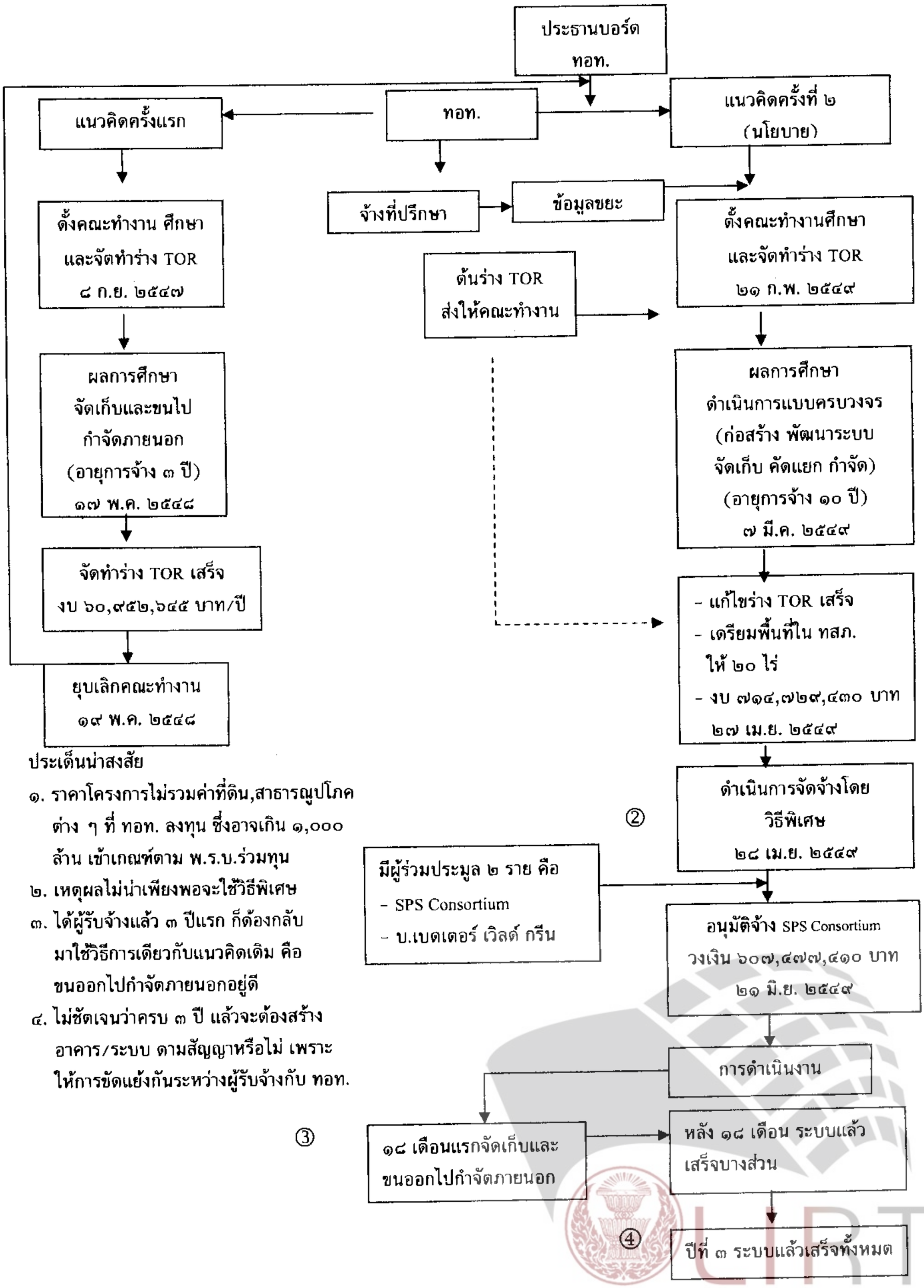
LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

เรื่องที่ ๒

ปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

การบริหารกำจัดขยะ
ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ



LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๑ ความเป็นมา

ที่มา

๑. คณะกรรมาธิการวิสามัญศึกษาและติดตามการแก้ไขปัญหาสนามบินสุวรรณภูมิ สภานิติบัญญัติแห่งชาติ มีคำสั่งแต่งตั้งคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษา และตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ ดังนี้

๑.๑ คำสั่งที่ ๒๗/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๒๒ มิถุนายน ๒๕๕๐ แต่งตั้งคณะอนุกรรมาธิการพิจารณาศึกษาและตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ ประกอบด้วย

๑.๑.๑ พลเรือเอก บรรณวิทย์ เก่งเรียน เป็นประธานคณะอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๒ พลเรือโท พะจุณณ์ ตามประทีป เป็นรองประธานคณะอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๓ พลตำรวจตรี บริหาร เสี่ยงอารมณ์ เป็นอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๔ พลตำรวจตรี ชัชวาล สุขสมจิตร เป็นอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๕ พลตำรวจตรี อรุณ นาคเสน เป็นอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๖ ดร.มงคล ดำรงค์ศรี เป็นอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๗ นายชาญชัย อิสระเสนารักษ์ เป็นอนุกรรมาธิการ

๑.๑.๘ พันตำรวจตรี กรกฎ โปษยะวณิช เป็นอนุกรรมาธิการ

ให้คณะอนุกรรมาธิการ มีอำนาจหน้าที่พิจารณาศึกษาและตรวจสอบปัญหาโรงกำจัดขยะในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ พร้อมทั้งรายงานผลการดำเนินงานต่อคณะกรรมาธิการวิสามัญฯ

๑.๒ คำสั่งที่ ๓๒/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๕๐ แต่งตั้งอนุกรรมาธิการเพิ่มเติม ดังนี้

๑.๒.๑ พลตำรวจตรี พงศ์ชัย สุขะหุต

๑.๒.๒ นางมณฑมณ อินทบุหรั่น

๑.๓ คำสั่งที่ ๓๙/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ แต่งตั้ง พันตำรวจเอก ยรรยง กองเงิน เป็นที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการฯ

๑.๔ คำสั่งที่ ๔๐/๒๕๕๐ ลงวันที่ ๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ เปลี่ยนตำแหน่งในคณะอนุกรรมาธิการฯ โดยให้นายณฐพร โตประยูร เป็นเลขานุการคณะอนุกรรมาธิการฯ

๒. คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้ประชุมเพื่อพิจารณาศึกษา ปัญหาโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ รวม ๖ ครั้ง ดังนี้

- ครั้งที่ ๑/๒๕๕๐ เมื่อวันจันทร์ที่ ๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๒/๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๓/๒๕๕๐ เมื่อวันพฤหัสบดีที่ ๒๖ กรกฎาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๔/๒๕๕๐ เมื่อวันพุธที่ ๑๕ สิงหาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๕/๒๕๕๐ เมื่อวันพุธที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๐
- ครั้งที่ ๖/๒๕๕๐ เมื่อวันศุกร์ที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๕๐

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

- คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้เดินทางไปสำรวจข้อมูลสภาพพื้นที่การบริหารกำจัดขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๐

๓. ความเป็นมาการบริหารและกำจัดขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓.๑ เมื่อวันที่ ๘ กันยายน ๒๕๔๗ ทอท. มีคำสั่งที่ ๕๗๔/๒๕๔๗ แต่งตั้งคณะทำงานบริหารจัดการขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ขึ้น ประกอบด้วย รญก. เป็นหัวหน้าคณะทำงาน สบส., ฝผง., ฝพธ, สกม., สนพ., สวล. และ ฝทอ. เป็นผู้ทำงานและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่

- ศึกษาประเภทและปริมาณขยะ
- วิธีการและรูปแบบการบริหารจัดการ
- ค่าใช้จ่ายและรายได้
- กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

๓.๒ เมื่อวันที่ ๑๗ พฤษภาคม ๒๕๔๘ คณะทำงานมีหนังสือที่ ๓๕๒/๔๘ เรียน กจญ. รายงานผลการดำเนินงานสรุปได้ดังนี้

๓.๒.๑ คาดการณ์ปริมาณขยะวันละ ๑๐๐ ตัน

๓.๒.๒ จัดทำร่าง TOR สำหรับการคัดเลือกเอกชนเข้าดำเนินการ

๓.๒.๓ กำหนดอายุการจ้างเอกชนดำเนินการ ๓ ปี

๓.๒.๔ กำหนดขอบเขตการดำเนินงานโดยให้ผู้รับจ้างทำการจัดเก็บและนำออกไปกำจัดภายนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๓.๒.๕ ผู้รับจ้างเป็นผู้รับผิดชอบการเตรียมอุปกรณ์และเครื่องมือ

๓.๒.๖ ขออนุมัติยุบเลิกคณะทำงาน และมอบให้ส่วนงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการต่อไป

๓.๓ เมื่อวันที่ ๑๙ พฤษภาคม ๒๕๔๘ รญก.รักษาการ กจญ. สั่งการ ดังนี้

๓.๓.๑ อนุมัติยุบเลิกคณะทำงาน

๓.๓.๒ ให้ ทกท. และ ฝสอ. ดำเนินการต่อไป

๓.๓.๓ ฝพด. ทราบเป็นข้อมูล

๓.๔ เมื่อวันที่ ๒๕ พฤษภาคม ๒๕๔๘ ผจก. ฝสอ. สั่งการให้ กสภ. ฝสอ. พิจารณาดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๓.๕ เมื่อวันที่ ๓๐ พฤษภาคม ๒๕๔๘ กสภ. ฝสอ. สั่งการ งมน. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๓.๖ เมื่อวันที่ ๑ สิงหาคม ๒๕๔๘ ผสอ. มีหนังสือที่ ๕๘๕๑/๒๕๔๘ เสนอขอตั้งงบประมาณบริหารกำจัดขยะ ในวงเงิน ๖๐๐,๙๕๒,๖๔๕ บาทต่อปี พร้อมแนบ TOR ซึ่งส่วนงานที่เกี่ยวข้องปรับแก้แล้วส่งให้ฝผง.

๓.๗ เมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ ทอท. มีคำสั่งที่ ๑๓๕/๒๕๔๙ แต่งตั้งคณะทำงานพิจารณารายละเอียดระบบบริหารจัดการขยะในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขึ้นใหม่ ประกอบด้วย ร.ท. ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง เป็นหัวหน้า นายฉัตร หาญพัฒนนันท์ นางสมบัติ คุณประเสริฐ นายสุทัศน์ สุวรรณผ่องใส

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

เป็นผู้ทำงานและนางสุทธาสินี ม่วงรุ่ง เป็นผู้ทำงานและเลขานุการ โดยมีอำนาจหน้าที่ศึกษารายละเอียดรูปแบบและวิธีการ กฎระเบียบ คำสั่ง ข้อบังคับ และจัดทำ TOR ที่เกี่ยวข้อง

๓.๘ เมื่อวันที่ ๗ มีนาคม ๒๕๔๙ คณะทำงานมีหนังสือที่ ๔๓๖/๒๕๔๙ รายงานผลการพิจารณารายละเอียดการบริหารจัดการขยะในเขตท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สรุปได้ดังนี้

๓.๘.๑ ควรจัดจ้างในลักษณะครบวงจร ตั้งแต่การก่อสร้าง จัดหาอุปกรณ์ พัฒนาระบบการจัดการขยะ การเก็บขน การคัดแยก และการกำจัด

๓.๘.๒ เปิดโอกาสให้ผู้ยื่นเสนอราคา เสนอแนวคิดในการพัฒนาระบบ ขั้นตอนการจัดการขยะ รวมทั้งแนวคิดการออกแบบพื้นที่และระบบต่าง ๆ ให้บริษัทท่าอากาศยานฯ ในขั้นตอนการพิจารณาข้อเสนอด้านเทคนิค โดยการท่าอากาศยานฯ จะเตรียมพื้นที่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิขนาดไม่เกิน ๒๐ ไร่ไว้ให้

๓.๘.๓ ระยะเวลาการจ้าง ๑๐ ปี

๓.๙ วันที่ ๑๐ มีนาคม ๒๕๔๙ ปษส. รักษาการ กอญ. อนุมัติตามความเห็นคณะทำงานและแจ้งหน่วยที่เกี่ยวข้องดำเนินการ

๓.๑๐ วันที่ ๒๐ มีนาคม ๒๕๔๙ ฝผง. มีหนังสือถึง ฝสอ. ให้ดำเนินการจัดจ้างงานบริหารจัดการขยะพร้อมประมาณการงบประมาณในการจัดจ้าง โดย สสภ. ฝสอ. ประมาณการงบประมาณดำเนินการดังนี้

๓.๑๐.๑ ค่าใช้จ่ายปีที่ ๑ ๔๖,๘๙๐,๖๖๒ บาท

๓.๑๐.๒ ค่าใช้จ่ายปีที่ ๒ – ๑๐

๑) กรณีใช้ระบบกำจัดขยะแบบผสมผสานหลายรูปแบบ ๓๘,๖๒๒,๐๑๕ บาท

๒) กรณีใช้ระบบเผากำจัดเป็นหลัก ๙๘,๖๒๗,๘๔๒ บาท

๓.๑๑ วันที่ ๔ เมษายน ๒๕๔๙ ฝสอ. เสนอเรื่องให้ ฝผน. ดำเนินการในส่วนที่เกี่ยวข้อง

๓.๑๒ วันที่ ๗ เมษายน ๒๕๔๙ ฝผน. แจ้งคุณราตรีฯ ดำเนินการ

๓.๑๓ วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๔๙

๓.๑๓.๑ ผอก. สพด. ฝบท. ปฏิบัติงานในตำแหน่ง ผจก. กจห. ฝพด. มีหนังสือเรียน ผจก. ฝพด. เสนอร่างประกาศงานประมูล ในวงเงินงบประมาณ ๗๖๔,๗๖๐,๔๙๐.๑๐ บาท

๓.๑๓.๒ รอภ. ฝพต. ทสภ. ปฏิบัติงานในตำแหน่ง รจก. ฝพต. ปฏิบัติงานแทน ผจก. ฝพต. มีหนังสือนำเรียน กอญ. ลงนามในประกาศเปิดประมูล

๓.๑๓.๓ รสภ. (งบ.) ปฏิบัติงานในตำแหน่ง ผจก. ฝพต. ปฏิบัติงานแทน กอญ. ลงนามในประกาศฯ และให้ ฝพต. ดำเนินการต่อไป

๓.๑๔ บริษัทท่าอากาศยานฯ ประกาศประมูลการจ้างดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีกำหนดการต่าง ๆ ดังนี้

๓.๑๔.๑ ซื้อเอกสารประมูล ราคาชุดละ ๑๓,๐๐๐ บาท ระหว่างวันที่ ๒๘ เมษายน ถึงวันที่ ๑๕ พฤษภาคม ๒๕๔๙

๓.๑๔.๒ กำหนดฟังคำชี้แจง ตอบข้อซักถามและดูสถานที่ วันที่ ๑๖ พฤษภาคม ๒๕๔๙

๓.๑๔.๓ กำหนดยื่นซองประกวดราคา วันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙ เวลา ๑๓.๓๐ น. ถึงเวลา ๑๔.๓๐ น.

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓.๑๕ การขายเอกสารข้อกำหนดรายละเอียดงานจัดจ้างเอกชนดำเนินการบริหารจัดการขยะ มีผู้มาซื้อเอกสารจำนวน ๓ ราย คือ

๓.๑๕.๑ กลุ่ม SPS Consortium

๓.๑๕.๒ บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์กรีน จำกัด (มหาชน)

๓.๑๕.๓ กลุ่ม Waste Expert Consortium

๓.๑๖ เมื่อวันที่ ๒๓ พฤษภาคม ๒๕๔๙ ตั้งแต่เวลา ๑๓.๓๐ - ๑๔.๓๐ น. ในวันยื่นซองข้อเสนอ มีผู้มายื่น ๒ ราย คือ

๓.๑๖.๑ กลุ่ม SPS Consortium ซึ่งประกอบด้วย

๑) บริษัท สามารถคอปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

๒) บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด

๓) บริษัท สยามเวสต์ แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

๓.๑๖.๒ บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์กรีน จำกัด (มหาชน)

๓.๑๗ คณะกรรมการดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ซึ่งประกอบด้วย นายฉัตร หาญพัฒนนันท์, นางสมบัติ คุณประเสริฐ, นางวาสนา หลักคงคา, นางสุทธาสินี ม่วงรุ่ง และนายสุทัศน์ สุวรรณผ่องใส ได้ตรวจสอบเอกสารส่วนที่ ๑ ของผู้ยื่นข้อเสนอร่วมกับ ฝพด. แล้วเห็นว่าทั้งสองรายเอกสารถูกต้องครบถ้วน และผู้ยื่นข้อเสนอทั้งสองรายไม่เป็นผู้เสนอราคาที่มีผลประโยชน์ร่วมกัน

๓.๑๘ คณะกรรมการดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ร่วมกับคณะทำงานด้านเทคนิคได้ประเมินข้อเสนอด้านเทคนิคของผู้เสนอทั้ง ๒ ราย ตามหลักเกณฑ์การพิจารณาที่บริษัทท่าอากาศยานฯ กำหนดให้แล้ว สรุปผลคะแนน ดังนี้

๓.๑๘.๑ กลุ่ม SPS Consortium ได้ ๘๗.๒๗๕ คะแนน

๓.๑๘.๒ บริษัท เบตเตอร์ เวิลด์กรีน-จำกัด (มหาชน) ได้ ๖๘.๒๒๕ คะแนน

ตามหลักเกณฑ์การพิจารณา คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษจะพิจารณาข้อเสนอด้านราคาของผู้ยื่นซอง ที่ได้คะแนนทางเทคนิคร้อยละ ๘๕ ขึ้นไป สำหรับผู้ไม่ผ่านเกณฑ์คณะกรรมการฯ จะไม่พิจารณาด้านราคา ซึ่งกรณีดังกล่าวนี้จึงมีผู้ผ่านการพิจารณาเพียงรายเดียวคือ กลุ่ม SPS Consortium

๓.๑๙ คณะกรรมการ ทอท. ในการประชุมครั้งที่ ๗/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๒๙ พฤษภาคม ๒๕๔๙ มีมติในการจัดจ้างดังนี้ "ในกรณีที่มีผู้ผ่านการพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคเพียงรายเดียวให้คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ สามารถพิจารณาข้อเสนอด้านราคาของรายที่ผ่านการพิจารณาข้อเสนอทางเทคนิคได้โดยไม่ต้องยกเลิกการเสนอราคา"

๓.๒๐ เมื่อวันที่ ๘ มิถุนายน ๒๕๔๙ คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ ได้เปิดซองข้อเสนอด้านราคาปรากฏว่า กลุ่ม SPS Consortium เสนอราคาเป็นเงิน ๖๒๐,๐๑๖,๔๒๔.๐๐ บาท กำหนดยื่นราคา ๑๘๐ วัน

๓.๒๑ เมื่อวันที่ ๑๔ มิถุนายน ๒๕๔๙ คณะกรรมการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษได้เจรจาต่อรองราคากับกลุ่ม SPS Consortium ผลปรากฏว่าทางกลุ่ม SPS Consortium ยินดีปรับค่าจ้างลงเหลือ ๖๐๗,๔๗๗,๔๑๐ บาท

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓.๒๒ วันที่ ๑๙ มิถุนายน ๒๕๔๙ ผสก. เรียน กอญ. เพื่อโปรดพิจารณานำเสนอคณะกรรมการ ทอท. เพื่ออนุมัติให้ต่อไป

๓.๒๓ คณะกรรมการ ทอท. ในการประชุมครั้งที่ ๙/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๒๑ มิถุนายน ๒๕๔๙ อนุมัติ ตามที่ฝ่ายบริหาร ทอท. เสนอจ้างกลุ่ม SPS Consortium เป็นผู้รับจ้างดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเวลา ๑๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ทอท. มีหนังสือแจ้งให้เริ่มงานในราคาค่างาน ๖๐๗,๔๗๗,๔๑๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่มร้อยละ ๗)

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๒
การเชิญบุคคลหรือคณะบุคคลมาชี้แจงต่อคณะอนุกรรมาธิการ

เพื่อให้การศึกษาข้อเท็จจริงเกี่ยวกับการดำเนินการบริหารจัดการขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เป็นไปด้วยความละเอียดรอบคอบ ได้รับข้อมูลครบถ้วน รอบด้าน คณะอนุกรรมาธิการฯ จึงอาศัยอำนาจตามข้อ ๘๔ ของข้อบังคับการประชุมสภานิติบัญญัติแห่งชาติ พ.ศ. ๒๕๔๙ เชิญบุคคลหรือคณะบุคคลที่เกี่ยวข้องมาชี้แจงให้ข้อมูลต่อคณะอนุกรรมาธิการฯ ในประเด็นต่าง ๆ ตามคำสั่ง โดยสรุปพอสังเขปได้ดังนี้

๑. การประชุม ครั้งที่ ๒ เมื่อวันที่ ๑๙ กรกฎาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๐.๓๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๑๐๑ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ มีผู้มาชี้แจงประกอบด้วย

ร.ท. ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง	รองผู้อำนวยการ ทอท.
นายสุธีรวัฒน์ สุวรรณรัตน์	รองผู้อำนวยการฝ่ายสนามบินและอาคาร
นายสุทัศน์ สุวรรณผ่องใส	ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการการพาณิชย์ฯ
นางสุทธาสินี ม่วงรุ่ง	เจ้าหน้าที่บริหารฝ่ายสิ่งแวดล้อม ๗
น.ส.อู่แก้ว เอี่ยมสำอาง	วิศวกร ๔ ส่วนสุขาภิบาล

ประเด็นที่ชี้แจงต่อที่ประชุมคณะอนุกรรมาธิการ สรุปได้ดังนี้

๑.๑ เหตุผลที่ยกเลิกการบริหารกำจัดขยะด้วยวิธีการจัดเก็บและนำออกไปจำกัดภายนอกเนื่องจากจะทำให้สิ่งแวดล้อมภายนอกเกิดความเสียหาย

๑.๒ ขั้นตอนการดำเนินการกำจัดขยะแบบครบวงจร ระยะ ๑๘ เดือนแรกในระหว่างการก่อสร้างระบบต่าง ๆ จะใช้รูปแบบเดิมโดยจัดเก็บและขนออกไปกำจัดภายนอก

๑.๓ มาตรฐานที่ใช้ในการกำกับดูแลระบบกำจัดขยะในสนามบินว่าต้องใช้ระเบียบกฎหมายใดบ้าง

๑.๔ ข้อจำกัดในการสร้างระบบกำจัดขยะในสนามบินมีเฉพาะประเด็นการไม่อนุญาตให้ใช้วิธีฝังกลบ (Land Fild) เท่านั้น

๑.๕ ขั้นตอนการดำเนินการตั้งแต่การรับนโยบายให้ดำเนินการบริหารจัดการขยะแบบครบวงจร การจัดทำร่าง TOR การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ และการจ้างกลุ่ม SPS Consortium เป็นผู้ดำเนินการ

๑.๖ รูปแบบการกำจัดขยะในสนามบินต่าง ๆ ทั้งโลกทั้งรูปแบบการกำจัดภายในสนามบินและภายนอกสนามบิน

๒. การประชุมครั้งที่ ๔ เมื่อวันที่ ๑๕ กรกฎาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๑๐๓ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ ผู้ชี้แจงประกอบด้วย

นางสาววรพิน อิศราธรรม	ผู้แทนจาก SPS consortium
นายศิริชัย รัศมีจันทร์	ผู้แทนจาก SPS consortium
นายสุวิทย์ จันทร์วิบูลย์	ผู้แทนจาก SPS consortium
นางสาวปัญญลักษณ์ อุตมเลิศประพัธ	ผู้แทนจาก SPS consortium

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

นายศุภกิจ แก้วทรง	ผู้แทนจาก SPS consortium
นายประยูร อู่ยา	ผู้แทนจาก SPS consortium
ร.ท.ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง	รองผู้อำนวยการ ทอท.
นายนเรศน์ ม่วงรุ่ง	รองผู้อำนวยการส่วนสุขาภิบาล ฝ่ายสนามบินและอาคาร ทสภ.
น.ส.อู่แก้ว เอี่ยมสำอาง	วิศวกร ๔ ส่วนสุขาภิบาลฯ
นายบรรจบ มะกรครรภ์	ช่างเทคนิคอาวุโส ๖
นายจิรวัฒน์ สิงห์สูง	ช่างเทคนิคอาวุโส ๕

ประเด็นชี้แจงต่อคณะอนุกรรมาธิการ สรุปได้ดังนี้

๒.๑ ผู้ชี้แจงจากกลุ่มบริษัท เอสพีเอส คอนเซอร์เตียม ให้ข้อมูลต่อคณะอนุกรรมาธิการฯ โดยสรุปดังนี้

๒.๑.๑ กลุ่มเอสพีเอส คอนเซอร์เตียม ประกอบด้วย

S บริษัท สามารถคอร์เปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)

P บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด (มหาชน)

S บริษัท สยามเวสท์แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

โดยก่อนที่จะรับงานนี้ มีบริษัท สยามเวสท์ แมเนจเม้นท์ เคยมีประสบการณ์ด้านการให้คำปรึกษาและบริการในด้านการกำจัดขยะประเภทขยะอุตสาหกรรมและขยะชุมชน ลูกค้าของบริษัท เช่น บริษัทอุตสาหกรรมที่อยู่ในเครือของบริษัท ปูนซีเมนต์ไทย ลักษณะของการดำเนินการมีทั้งให้คำปรึกษาและรับของเสียไปกำจัด ทั้งเผา ฝังกลบ และรีไซเคิล

บริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด (มหาชน) รับงานในลักษณะเดียวกัน โดยมีการรับของเสียจากโรงงานอุตสาหกรรมไปกำจัด ตามลักษณะและประเภทของขยะ โดยขยะอันตรายนำไปกำจัดที่พื้นที่จังหวัดสระแก้ว และขยะติดเชื้อนำไปกำจัดในพื้นที่จังหวัดสมุทรปราการ

บริษัท สามารถคอร์เปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ยังไม่เคยดำเนินงานเกี่ยวกับการกำจัดขยะมาก่อน แต่เป็นบริษัทที่มั่นคงประกอบกิจการมาแล้วกว่า ๕๐ ปี ประกอบธุรกิจที่หลากหลาย และบริษัทมีแนวนโยบายสนับสนุนให้ทำธุรกิจใหม่ ๆ ที่ไม่เคยทำอยู่เสมอ จึงมองว่าธุรกิจบริหารจัดการขยะเป็นธุรกิจที่กว้างซึ่งอยู่ในชีวิตประจำวันของประชาชนทุกคนและน่าลงทุน

๒.๑.๒ กรณีเงื่อนไขใน TOR ที่ SPS รับปฏิบัติอยู่นั้น ข้อมูลจาก EIA จะมีปริมาณขยะ ๗๐ ตันต่อวัน และ TOR รับประกันที่ ๔๐ ตันต่อวัน ซึ่งขณะนั้น SPS ยึดแนวทางปฏิบัติตาม TOR ที่ว่าให้ดำเนินการกำจัดขยะเบ็ดเสร็จภายในพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยไม่ได้นำปริมาณขยะมาเป็นส่วนประกอบสำคัญของแนวคิดมากนัก อีกทั้งขณะนั้นข้อมูลที่ได้เป็นข้อมูลจากการศึกษาคาดการณ์ ซึ่งอาจจะตรงหรือไม่ตรงกับปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจริง เมื่อมีการเปิดใช้สนามบินแล้วก็ได้ แต่ SPS ได้ขอสงวนสิทธิ์ว่า ข้อมูลที่จะใช้ในการออกแบบเทคโนโลยีและเลือกใช้อย่างแท้จริงต้องรอการศึกษาปริมาณและองค์ประกอบอีกครั้ง ณ สถานที่จริงที่เกิดขึ้น ซึ่งมีระยะเวลาในการศึกษาและดำเนินการให้เข้าระบบประมาณ ๑๘ เดือน หลังจากนั้นจะใช้เวลาอีก

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓ - ๖ เดือน ในการประเมินและดำเนินการระบบกำจัดขยะให้แล้วเสร็จ รวมระยะเวลาประมาณ ๒๔ เดือน จากนั้นอีกไม่เกิน ๑๒ เดือน กระบวนการกำจัดขยะต้องพร้อมดำเนินงานตาม TOR จากนั้นอีก ๑๒ เดือน ต้องดำเนินการให้ได้มาตรฐาน ISO โดยตลอดในช่วง ๓ ปีแรก ดำเนินการขนถ่ายขยะไปกำจัดภายนอกสนามบินก่อน

๒.๑.๓ กรณีการแบ่งบทบาทความรับผิดชอบของงานและความรับผิดชอบเมื่อเกิดความเสียหายจากกระบวนการกำจัดขยะจะถือเป็นความรับผิดชอบร่วมกัน เนื่องจากทุกขั้นดอนสำคัญจะมีตัวแทนประชุมร่วมกันของทั้ง ๓ บริษัท โดยกระบวนการทั้งหมดถือว่าเป็นทีมเดียวกัน

๒.๑.๔ ถ้า SPS ไม่ใช้เวลาเพื่อศึกษาก่อนกำหนดระบบปัญหาที่ดามมาจะมากขึ้นอีก เช่น ใช้เทคโนโลยีหรือสร้างโรงกำจัดขยะที่ไม่สอดคล้องกับความเป็นจริง จะทำให้เกิดความสิ้นเปลืองไม่คุ้มทุน อีกทั้งเมื่อหมดอายุสัญญา การถ่ายโอนเทคโนโลยีและสิ่งก่อสร้างให้ ทอท. จะทำให้เกิดภาระค่าใช้จ่ายเกินความจำเป็น

๒.๑.๕ การบริหารจัดการขยะในสนามบินสุวรณภูมิ ควรจะเป็นระบบที่จัดการกำจัดขยะได้ถูกต้องทุกขั้นตอน และต้องคำนึงถึงความเหมาะสมถูกต้อง ซึ่งเป็นไปได้ทั้งสองวิธี คือ ถ้านำออกไปกำจัดนอกสนามบินแล้วบริหารจัดการได้ถูกต้อง ควบคุมได้ทุกอย่างก็เป็นการสมควร แต่ถ้าต้องการให้กำจัดภายในสนามบินหากบริหารจัดการควบคุมได้ถูกต้องก็มีสิทธิที่จะทำได้ แต่ทั้งนี้หากกำหนดว่าให้นำออกไปกำจัดภายนอกได้ น่าจะมีความคล่องตัวมากกว่าในการบริหารจัดการ รวมถึงการเลือกใช้เทคโนโลยี โดยเฉพาะกรณีการสร้างโรงเผาขยะ ซึ่งทั้งหมดต้องรอข้อมูลที่สมบูรณ์ก่อนตัดสินใจ เพราะ TOR ยังเปิดไว้ว่าสามารถเลือกใช้เทคโนโลยีที่เหมาะสมที่สุด แต่ทั้งนี้สิ่งที่ต้องมีอยู่แล้วคือ สถานีคัดแยกขยะ สถานีขนถ่ายขยะ ซึ่งจำเป็นด้องมีแม้ว่าจะใช้เทคโนโลยีใดก็ตาม

๒.๑.๖ กรณีขั้นตอนการปฏิบัติตามแผน SPS ได้ยื่นขอปรับแผน โดยยื่นผ่านคณะกรรมการตรวจสอบการจ้างที่มี ร.ท. ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง เป็นประธานเรียบร้อยแล้ว ตลอดเวลา ๓ ปี ๑ เดือน ยังคงใช้วิธีจัดเก็บและขนออกไปกำจัดภายนอก ทั้งนี้ การศึกษาของ SPS ตลอดระยะเวลาที่เปิดใช้สนามบินยังเป็นข้อมูลที่เชื่อถือไม่ได้ เพราะมีหลายส่วนที่ยังไม่ให้ความร่วมมือส่งขยะให้ เช่น ครัวการบินไทยที่ยังไม่ส่งมอบขยะเข้าสู่ระบบ เป็นต้น

๒.๒ ร.ท.ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง รองผู้อำนวยการ ทอท. และผู้แทนจาก ทอท. ชี้แจงในประเด็นคำถามและที่เกี่ยวข้องดังนี้

๒.๒.๑ เนื่องจากสนามบินสุวรรณภูมิเป็นสนามบินใหม่ยังไม่มีข้อเท็จจริงของปริมาณขยะที่เกิดขึ้น ซึ่งข้อมูลจากสนามบินดอนเมืองไม่สามารถนำมาเปรียบเทียบได้ ข้อมูลหรือการคาดการณ์ทั้งหมดจึงมาจากการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาที่จ้างมาทำการศึกษา และใช้ผลการศึกษานี้เป็นส่วนประกอบสำคัญของกระบวนการทำงานทั้งหมด บริษัทที่ปรึกษา คือ บริษัท ทีม คอนซัลแทนท์ แอนด์ เอนจิเนีย จำกัด

๒.๒.๒ สาเหตุที่ต้องใช้การจัดจ้างโดยวิธีพิเศษ คือ คณะกรรมการชุดแรกที่พิจารณาเรื่องระบบการกำจัดขยะมีแนวความคิดให้ดำเนินการขนขยะไปกำจัดภายนอก โดยมีการพิจารณาการศึกษาล่วงหน้า ๒ ปี ก่อนเปิดใช้สนามบินแต่ก่อนจะเปิดใช้สนามบินประมาณ ๑ ปี ได้นำผลการพิจารณานั้นมาพิจารณาใหม่อีกครั้ง แต่ยังคงแนวความคิดที่จะให้ขนขยะไปกำจัดด้านนอกเช่นเดิมแต่หลังจากนั้นระยะหนึ่งได้มีคำสั่งให้ ร.ท.ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง เป็นประธานกรรมการกำหนดรูปแบบ โดยมีนโยบายให้ใช้ระบบการกำจัดขยะแบบ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ครบวงจรในสนามบินสุวรรณภูมิ สาเหตุหนึ่งที่ออกขั้นดอนลักษณะนั้นคือ สนามบินมีพื้นที่มากน่าจะสามารถกำจัดภายในได้ อีกทั้งการนำขยะไปกำจัดภายนอกอาจจะทำให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนภายนอก จึงได้มีการกำหนดรูปแบบและเงื่อนไข โดยช่วงแรกที่ยังก่อสร้างโรงกำจัดขยะไม่เสร็จให้ขนขยะไปกำจัดภายนอก แต่หลังจากนั้นให้กำจัดเบ็ดเสร็จภายใน ซึ่งผู้สั่งการให้เปลี่ยนแปลงรูปแบบนี้คือ นายศรีสุข จันทรางศุ ส่วนรูปแบบใหม่ที่ได้รับมานั้นจำไม่ได้ว่าใครเป็นผู้ให้มาแต่ได้นำรูปแบบนั้นเป็นหลักในการแก้ไขปรับปรุง โดยมีการเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก

ต่อกรณีความรับผิดชอบการทำงานนั้น แม้การได้รูปแบบมาจะมีผู้ให้มาเป็นเรื่องของนโยบาย แต่เมื่อมาถึงผู้ปฏิบัติแล้วผู้ปฏิบัติต้องมีความรับผิดชอบในการตรวจสอบปรับปรุง เพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งผู้ปฏิบัติต้องรับผิดชอบไม่อาจปฏิเสธได้

๒.๒.๓ การอนุมัติให้มีการปรับแผน เป็นอำนาจของกรรมการผู้จัดการใหญ่ แต่ถ้าเป็นการเปลี่ยนแปลงในสาระสำคัญ เช่น ขอปรับเปลี่ยนจากกำจัดขยะภายในเป็นการนำไปกำจัดภายนอก สิ่งนี้เป็นการผิดในสาระสำคัญอาจต้องมีการยกเลิกสัญญาหรือคิดค่าปรับ

๓. การประชุม ครั้งที่ ๕ เมื่อวันที่ ๒๒ สิงหาคม ๒๕๕๐ เวลา ๑๐.๐๐ นาฬิกา ณ ห้องประชุมคณะกรรมาธิการ หมายเลข ๑๐๓ ชั้น ๑ อาคารรัฐสภา ๒ ผู้ชี้แจงจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ประกอบด้วย

นายฉัตร หาญพัฒนนันท์	รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
นางสมบัติ คุณประเสริฐ	ผู้เชี่ยวชาญระดับ ๑๐
นายสุทัศน์ สุวรรณผ่องใส	เจ้าหน้าที่บริหารระดับ ๗
นางสุทธาสินี ม่วงรุ่ง	ผู้อำนวยการส่วนสุขาภิบาลและส่งเสริมคุณภาพสิ่งแวดล้อม

ผู้ชี้แจงได้ตอบข้อซักถามของคณะอนุกรรมาธิการ ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๓.๑ สาเหตุที่บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ไม่ใช้ระบบกำจัดขยะภายนอกสนามบิน เพราะเกรงว่าจะเกิดผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๓.๒ ประมาณการบริหารขยะจำนวน ๑๐๐ ตันต่อวัน นำมาจากรายงานการศึกษา EIA ซึ่งทีม Consultant เป็นผู้ศึกษา

๓.๓ ระบบการกำจัดขยะเบ็ดเสร็จในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นนโยบายจากนายศรีสุขฯ เพื่อลดปัญหามลภาวะสิ่งแวดล้อมภายนอกสนามบิน โดยการจัดทำ TOR ตามรูปแบบดังกล่าว เจ้าหน้าที่หลายฝ่ายเข้ามาเกี่ยวข้อง ทั้งนักวิชาการฝ่ายพัสดุและเจ้าหน้าที่ฝ่ายเทคนิค

๓.๔ กระบวนการให้ TOR ได้กำหนดรายละเอียดของวิธีการขั้นตอนการดำเนินการไว้แล้ว โดยให้มีคณะกรรมการตรวจการจ้างดูแลให้ผู้รับจ้างดำเนินการตามสัญญา กรณีมีการปรับเปลี่ยนวิธีการในการดำเนินงานในสัญญาผู้มีอำนาจปรับเปลี่ยนข้อตกลงในสัญญาได้คือ ผู้อำนวยการใหญ่ แต่หากมีวงเงินสูงจะต้องนำเข้าที่ประชุมของคณะกรรมการ ทอท. เพื่ออนุมัติ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๓
การสำรวจพื้นที่การกำจัดขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้มอบหมายให้ดัวแทน เดินทางไปร่วมฟังการบรรยายสรุปและสำรวจพื้นที่โครงการกำจัดขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ ๔ สิงหาคม ๒๕๕๐ สรุปผลได้ดังนี้

ผู้ร่วมเดินทางประกอบด้วย

๑. พลตำรวจตรี บริหาร เสี่ยงอารมณ์	อนุกรรมาธิการ
๒. ดร.มงคล ดำรงค์ศรี	อนุกรรมาธิการ
๓. นางมณษมณ อินทบุหรั่น	อนุกรรมาธิการ
๔. นายณฐพร โตประยูร	เลขานุการคณะอนุกรรมาธิการ
๕. พันตำรวจเอก ยรรยง กองเงิน	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมาธิการ

เมื่อเดินทางถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แล้ว เรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง รองผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้กล่าวต้อนรับและบรรยายสรุปเกี่ยวกับการดำเนินงานของโรงกำจัดขยะในสนามบินสุวรรณภูมิ สรุปได้ดังนี้

สัญญาเลขที่ ๖ CS ๔-๔๙๐๐๒๐
ลงวันที่ ๑๑ กันยายน ๒๕๔๙
ระหว่าง ทอท.กับเอสพีเอส คอนซอร์เดียม
กำหนดระยะเวลา ๑๐ ปี ตั้งแต่วันที่ ๑๕ ก.ย. ๔๙ ถึง ๑๔ ก.ย. ๕๙
S – บ.สามารถคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน)
P – บ.โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโน้โลยี (๑๙๙๙) จำกัด (มหาชน)
S – บ.สยามเวสท์แมเนจเม้นท์ คอนซัลแทนท์ จำกัด

โดย บ. ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ควบคุมการดำเนินงานทุกขั้นตอน รวมถึงการประสานงานกับผู้ประกอบการ

รายการที่ผู้รับจ้างต้องจัดเตรียม

- บุคลากรควบคุมการจัดการขยะ
- เจ้าหน้าที่เก็บขน
- รถเก็บขนขยะแต่ละประเภท
- ถังรวบรวมขยะแบบแยกประเภท ทั้งนี้ต้องมีปริมาณและจำนวนที่เพียงพอ
- ระบบกำจัดขยะที่เหมาะสมของขยะแต่ละประเภท

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

รายละเอียดของขอบเขตงาน

- เก็บขนขยะจากพื้นที่ต่าง ๆ ทุกวันโดยมิให้มีขยะตกค้าง
- เก็บเฉพาะบริเวณจุดรวบรวมขยะแต่ละประเภท
- นำขยะไปรวมที่ Transfer station
- เก็บขนและกำจัดทุกวันด้วยวิธีที่ถูกต้องเหมาะสม
- ควบคุมกำจัดกลิ่น แมลงและพาหะนำโรค บริเวณจุดพักและสถานที่กำจัดขยะ
- สร้างระบบกำจัดขยะภายในสนามบินสุวรรณภูมิ (ภายใน ๓ ปี ๑ เดือน หลังจากวันลงนามในสัญญา)

การบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรณภูมิ ตั้งแต่เริ่มดำเนินการถึง ๓ ปี ๑ เดือน

- เก็บขนขยะทุกพื้นที่ ณ จุดรวบรวมทุกวัน อย่างน้อยวันละ ๑ ครั้ง
- นำขยะมารวบรวมที่ transfer station (เพื่อขนถ่ายใส่รถบรรทุก)
- นำขยะแต่ละประเภทไปกำจัดด้วยวิธีที่เหมาะสมโดยแหล่งกำจัดขยะแต่ละประเภทต้องได้รับอนุญาตถูกต้องตามกฎหมายและได้รับการรับรอง ISO ๑๔๐๐๑
- ห้ามมีขยะตกค้างที่จุดรวบรวมและ transfer station

การบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หลังดำเนินการ ๓ ปี ๑ เดือน

การกำจัดมูลฝอยภายในพื้นที่ ทสภ.

- โรงคัดแยกขยะ (sorting line)
- เตาเผา (incinerator)
- เผาได้ไม่น้อยกว่า ๖๐๐ Kg/hr ทำงานได้มากกว่า ๘ ชม.
- มีการเผาไหม้ ๒ ขั้นตอน (เผาขยะและเผาควัน)
- หัวเผาชนิด compact burner
- ปล่องควันหนา ๕๐ มม. ทนอุณหภูมิได้ ๑๓๐๐ C
- หลอดอุณหภูมิใช้พ่นสวนทางกับก๊าซเพื่อลดอุณหภูมิเหลือ ๖๐ -๗๐ C
- ระบบบำบัดน้ำเสียเบื้องต้นสำหรับน้ำจากกระบวนการเผา
- บ่อพักน้ำหมุนเวียน
- บ่อกรองทราย
- บ่อปรับสภาพ
- บ่อหมักชีวภาพ
- ระบบบำบัดน้ำเสียเพื่อผลิตพลังงาน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

มาตรการป้องกันผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

- ด้านฝุ่นละออง / เขม่า / ควัน
- ด้านเสียงดัง การสั่นสะเทือน
- ด้านน้ำเสียจากขยะมูลฝอย
- ด้านกลิ่น แมลง สัตว์ต่าง ๆ และสัตว์พาหะนำโรค

การกำจัดขยะ

เนื่องจากหลุมฝังกลบของบริษัท โปรเฟสชั่นแนล เวสต์ เทคโนโลยี (๑๙๙๙) จำกัด ไม่สามารถดำเนินการได้ชั่วคราว SPS Consortium จึงแยกกำจัดขยะแต่ละประเภทดังนี้

- ขยะทั่วไป - นำไปฝังกลบที่ศูนย์กำจัดมูลฝอยรวมจังหวัดชลบุรี
- ขยะอันตราย - นำไปเผาที่โรงปูนทีพีไอ, สระบุรี
- ขยะติดเชื้อ - เผาที่ บ.ไทย เอ็นไวรอนเมนท์แคร์, สมุทรปราการ

มาตรการในการตรวจสอบและควบคุมผู้รับจ้าง

- เจ้าหน้าที่ ทอท. ๔ คน ดูแลและควบคุมเส้นทางการจัดเก็บทั้ง ๘ สาย ให้จัดเก็บทุกวันโดยไม่เว้นวันหยุดราชการและดำเนินงานด้วยความเรียบร้อยสะอาด
- มีเจ้าหน้าที่เวร ซึ่งอยู่ดลอด ๒๔ ชั่วโมง คอยดูแลเครื่องชั่งน้ำหนักที่สถานีขนถ่ายขยะ
- กำลังดำเนินการ การติดตั้งกล้อง CCTV เพื่อความสะดวกในการควบคุมจุดต่าง ๆ
- กำลังดำเนินการให้บริษัทที่รับเหมาก่อสร้างสถานีขนถ่ายขยะมาปรับปรุงแก้ไขระบบบันทึกข้อมูลน้ำหนักขยะ

อัตราค่าปรับผู้รับจ้าง

	กรณี	อัตราปรับ,บาท
๑.	ปฏิบัติงานไม่ครบถ้วน/ไม่เรียบร้อย เก็บขยะไม่ครบทุกจุดมีการดกค้างของขยะ	๓,๐๐๐ ต่อจุด
๒.	ไม่มาปฏิบัติงานหรือมาแต่ไม่สามารถปฏิบัติงานได้	๒๕๐,๐๐ ต่อวัน
๓.	ไม่สามารถสร้างระบบจัดการขยะให้เสร็จภายใน ๓ ปี ๑ เดือน	๒๕๐,๐๐๐ ต่อวัน
๔.	ไม่สามารถพัฒนาระบบให้ได้ ISO ๑๔๐๐๑ ภายใน ๑ ปี หลังจากระบบเสร็จ	๑๐,๐๐๐ ต่อวัน
๕.	ระบบที่สร้าง ไม่สามารถทำงานได้	๒๕๐,๐๐๐ ต่อวัน
๖.	พนง.ของผู้รับจ้างก่อความวุ่นวาย นัดหยุดงาน	๓๐,๐๐๐ ต่อครั้ง

การจัดการขยะหลังดำเนินการ ๓ ปี ๑ เดือน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

<u>ประมาณการงบประมาณในการจัดจ้างตาม TOR</u>

<u>งานบริหารจัดการขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ</u>

รายละเอียดการประมาณงบประมาณการ

ข้อกำหนดที่ใช้ในการเลือกระบบ

- ปริมาณขยะที่ปีที่ ๑ = ๗๐ ตัน/วัน
- ปริมาณขยะสูงสุด = ๑๐๐ ตัน/วัน
- ระยะเวลาทำงานปกติของระบบ = ๘ ชม./วัน
- ส่วนประกอบของขยะใช้เกณฑ์ขยะชุมชนเมืองทั่วไป
- Recycle = ๔๐ %
- Organic = ๕๔ %
- Inorganic = ๕ %
- Infected and Hazardous = ๑ %

กรณีเลือกระบบแบบผสมผสาน

- ขนาดของระบบคัดแยก = ๑๐๐ ตัน/วัน
- กรณีหมักทำปุ๋ยและก๊าซมีเทนใช้สัดส่วนดังนี้
- ทำปุ๋ย = ๓๐ ตัน/วัน
- หมักการทำก๊าซมีเทน = ๒๕ ตัน/วัน
- การกำจัดขยะติดเชื้อและขยะอันตราย (ที่เผาได้) ใช้เตาเผาแบบปลอดเชื้อ แบบมีที่เก็บขยะ
- เตาเผาขนาด ๕ ตัน/วัน
- การกำจัดขยะทั่วไปที่เผาไม่ได้ (ใช้การบดย่อย) + ขี้เถ้าที่เหลือจากการเผานำไปผสมกับปูนและเศษวัสดุก่อสร้าง ทำเป็นทางเท้าหรือกระถางต้นไม้
- ประมาณการค่าใช้จ่าย ๑๐ ปี วงเงิน ๗๖๑,๘๔๘,๗๙๗ บาท แต่หากเป็นกรณีเลือกระบบเตาเผาเป็นระบบหลัก ซึ่งจะต้องสร้างเตาเผาขนาด ๖๐ ตันต่อวัน จะต้องใช้งบประมาณในวงเงินสูงถึง ๑,๓๒๔,๕๔๑,๒๔๐ บาท

การศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA)

EIA หัวข้อการจัดการของเสีย (เติม)

คาดว่าจะมีกากของเสีย/มูลฝอยเกิดขึ้นประมาณ ๖๖.๕ ตันต่อวัน โดยแยกเป็น

๑. มูลฝอยที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ๓๐.๐๓ ตันต่อวัน

๒. มูลฝอยที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ๓๐.๑๘ ตันต่อวัน

๓. มูลฝอยติดเชื้อคาดว่าประมาณ ๖.๒๙ ตันต่อวัน

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

การจัดการมูลฝอยทั่วไป ที่จุดจัดเก็บ มีขั้นตอนดังนี้

๑. ขยะจะถูกคัดแยกตั้งแต่จุดรองรับมูลฝอย (ถังขยะ) โดยการแยกประเภทของถังขยะตามสี

๒. จากนั้นจะมีเจ้าหน้าที่คอยรวบรวมมูลฝอยโดยจะมัดปากถุงและรวบรวมไปไว้ที่จุดพักของแต่ละอาคาร

๓. เจ้าหน้าที่ที่มีหน้าที่รวบรวมและขนไปพักไว้ที่จุดพักมูลฝอยส่วนกลาง

๔. จุดพักมูลฝอยส่วนกลางเป็นอาคาร ๒ ชั้น เมื่อรถขนมูลฝอยมาเก็บขนมูลฝอยจากจุดต่าง ๆ ที่นำมารวมไว้โดยมีรถเทรลเลอร์มารองรับและเมื่อรับมูลฝอยเต็มจะทำการขนออกไปกำจัด

ขั้นตอนการจัดการมูลฝอยเพื่อนำออกไปกำจัดภายนอก

๑. ต้องนำมูลฝอยออกไปกำจัด ณ สถานีและตามวิธีการที่ผู้รับจ้างได้อนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องภายนอกพื้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเคร่งครัดทุกวัน ไม่เว้นวันหยุดราชการและวันหยุดนักขัตฤกษ์

๒. ในการจัดเก็บและขนถ่ายฝอย ห้ามทำการคัดแยกมูลฝอยภายในพื้นที่อากาศยานฯ

๓. ต้องรวบรวมและเก็บขนมูลฝอยออกนอกพื้นที่ท่าอากาศยานฯ ทุกวัน โดยไม่ให้มีมูลฝอยตกค้าง

๔. ต้องบันทึกข้อมูลปริมาณมูลฝอยในแต่ละวันตามแบบฟอร์มที่กำหนดไว้และส่งให้ บทม. ทราบทุกเดือน

๕. ต้องจัดหารถเก็บมูลฝอยให้มีจำนวนเพียงพอต่อปริมาณและชนิดของมูลฝอย และต้องดูแลบำรุงรักษารถเข็นมูลฝอยทั้งหมดให้อยู่ในสภาพดีสามารถใช้งานได้ดีและต่อเนื่องตลอดเวลา

๖. ต้องจัดให้มีพนักงานขับรถและพนักงานเก็บขนมูลฝอยเข้าปฏิบัติงานทุกวัน โดยไม่เว้นวันหยุดราชการและจะต้องมีจำนวนเพียงพอเหมาะสมกับปริมาณงานที่ต้องปฏิบัติ

การจัดการมูลฝอยอันตราย

๑. ประเภทที่เป็นของแข็ง ได้แก่ กากตะกอนจากโรงบำบัดน้ำเสีย หลอดไฟฟ้า แบตเตอรี่ จะถูกรวบรวมเพื่อนำไปกำจัดที่บริษัท ที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้บำบัดของเสีย

๒. ประเภทที่เป็นของเหลว ได้แก่ สารทำละลายเคมี และน้ำมันเครื่อง ให้คัดแยกและรวบรวมใส่ในภาชนะปิดมิดชิดไม่ให้รั่วไหลเพื่อนำไปกำจัดที่บริษัทที่ได้รับอนุญาตตามกฎหมายให้บำบัดของเสีย

การจัดการมูลฝอยติดเชื้อ

ขยะติดเชื้อจากสถานพยาบาลในท่าอากาศยานฯ ต้องรวบรวมและนำไปพักไว้ในห้องที่จัดไว้ให้เพื่อรอกรุงเทพมหานครนำไปกำจัดต่อที่ดั้งของท่าอากาศยานฯ อยู่ในความรับผิดชอบของหน่วยงานท้องถิ่น ๓ หน่วยงาน ได้แก่

๑. องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) ราชาเทวะ

๒. องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) บางโฉลง และ

๓. องค์การบริหารส่วนตำบล (อบต.) หนองปรือ แต่เนื่องด้วยการจัดการมูลฝอยในพื้นที่ ๓ อบต. ประสบกับปัญหาการจัดเก็บมูลฝอยและการจัดการมูลฝอยที่ยังไม่พอเพียงและไม่ได้มาตรฐานหากนำมูลฝอยที่เกิดขึ้นจากโครงการไปกำจัดร่วมกับมูลฝอยของชุมชนจะก่อให้เกิดปัญหาการจัดการ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

แหล่งที่มาของรายได้ (Source of income)

ทางกลุ่มกิจการร่วมทำงานฯ ได้พิจารณาจำแนกแหล่งที่มาของรายได้เพื่อเป็นพื้นฐานการเรียกเก็บค่าบริการการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิออกเป็น ๓ แหล่งรายได้หลักตามลักษณะของขยะ (Characteristic of waste) โดยอ้างอิงตามคำจำกัดความของข้อกำหนดและรายละเอียดในการจัดจ้างเอกชนดำเนินการบริหารการจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังนี้

๑. ขยะ (Solid Waste) อัตราค่าจ้างเป็นดังนี้ ตันละ ๑,๖๕๐ บาท (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยอัตราดังกล่าวจะปรับปรุงเพิ่มเมื่อเริ่มต้นปีที่ ๔ และปีที่ ๘ ในอัตราร้อยละ ๑๐ โดยประมาณการสัดส่วนของขยะทั่วไปต่อปริมาณขยะโดยรวมเท่ากับร้อยละ ๙๙

๒. ขยะอันตราย (Hazardous Waste) เรียกเก็บค่าจัดการในอัตรา ๓,๗๔๕ บาท/ตัน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยประมาณการสัดส่วนต่อปริมาณขยะโดยรวมเท่ากับร้อยละ ๐.๕

๓. ขยะติดเชื้อ (Infection Waste) เรียกเก็บค่าจัดการในอัตรา ๓,๗๔๕ บาท/ตัน (รวมภาษีมูลค่าเพิ่ม) โดยประมาณการสัดส่วนต่อปริมาณขยะโดยรวมเท่ากับร้อยละ ๐.๕

ทั้งนี้รายได้จะเพิ่มขึ้นตามปริมาณผู้โดยสารและขยะที่เกิดขึ้น โดยประมาณการการเติบโตของผู้โดยสารเท่ากับร้อยละ ๕ ถึง ๑๐ ต่อปี โดยจะมีอัตราการเติบโตถึงร้อยละ ๑๐ ในช่วงปีที่ ๒ และ ๓ ของการเปิดสนามบิน อย่างไรก็ตามจากการดำเนินการจัดการขยะอย่างมีประสิทธิภาพยังสามารถก่อให้เกิดรายได้อื่น ๆ ดังที่แสดงในตารางที่ ๑ ประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ต้นทุนการดำเนินการ (Operation Cost)

เพื่อให้การดำเนินการมีประสิทธิภาพ ต้นทุนการดำเนินการได้จัดสรรให้สอดคล้องกับกิจกรรมการดำเนินการเป็น ๒ กลุ่มหลักดังนี้

๑. ต้นทุนบริการ

๒. ต้นทุนบริหารจัดการและซ่อมบำรุง

รายละเอียดตามตารางที่ ๑ ประมาณการค่าใช้จ่ายโครงการจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

อนึ่งการลงทุนจัดหาจัดซื้ออุปกรณ์และเครื่องจักรเพื่อให้สอดคล้องกับวัตถุประสงค์การดำเนินการจะทำการจัดซื้อและติดตั้งรวมทั้งชำระเงินตามกำหนดระยะเวลาข้อผูกพัน

สภาพคล่องในการดำเนินการ (Cash Flow Projection)

ด้วยสัดส่วนการระดมทุนของผู้ร่วมกิจการต่อสัดส่วนของทุนจากสถาบันการเงินภายใต้ทุนจดทะเบียนจำนวน ๕๐ ล้านบาท กอรปกับรายได้จากการดำเนินการบริษัทฯ จะสามารถดำรงสภาพคล่องในการดำเนินการได้อย่างมีประสิทธิภาพ รวมทั้งการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารและรายได้อื่น ๆ จากการจัดการขยะที่มีประสิทธิภาพยังส่งผลโดยตรงต่อสภาพคล่องที่ดีขึ้นแก่บริษัทฯ ดังที่แสดงใน ตารางที่ ๒ ประมาณการกระแสเงินสดหมุนเวียนโครงการจ้างบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

แผนประมาณการลงทุน

กลุ่มกิจการร่วมทำงาน SPS Consortium ได้จัดทำแผนประมาณการในการลงทุนเครื่องจักรและอุปกรณ์เพื่อรับจัดการในโครงการงานจ้างดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิดังนี้

รายละเอียด	จำนวนเงิน	หน่วย
๑. ค่าอุปกรณ์ในสำนักงาน	๖๐,๐๐๐	บาท
๒. ค่าจัดทำระบบคุณภาพ ISO ๑๔๐๐๐	๒,๐๐๐,๐๐๐	บาท
๓. ค่ารถขนขยะและรถยกในบริเวณท่าอากาศยาน	๑๕,๐๐๐,๐๐๐	บาท
๔. ค่าเครื่องจักรอุปกรณ์เพื่อกำจัดขยะทั้งหมดในบริเวณท่าอากาศยาน รวมถึงค่าก่อสร้างติดตั้งอุปกรณ์	๑๕๔,๐๐๐,๐๐๐	บาท
รวมทั้งสิ้น	๑๗๑,๐๖๐,๐๐๐	บาท

แผนการประมาณการข้างต้นนี้จะเริ่มทำการลงทุนจัดสร้างในปีที่ ๑ ที่ทางกลุ่มได้เข้าดำเนินการบริหารจัดการขยะในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

เมื่อรับฟังการบรรยายสรุปเสร็จแล้ว เรืออากาศโท ณรงค์ชัย ถนัดช่างแสง ได้ให้ข้อมูลเพิ่มเติมว่าได้มีปัญหาและอุปสรรคในการดำเนินงานจัดเก็บขยะภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หลังจากที่ได้เปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการ คือ ไม่สามารถเก็บขยะได้ทุกสายการบิน ทำให้การพยากรณ์ขยะที่คาดว่าจะได้รับกับการลงทุนจัดเก็บขยะมีมูลค่าไม่ดรงกัน ซึ่งขยะดังกล่าวมีประมาณวันละ ๒๐ ตัน ที่ขยะหายไปทำให้สถานีกำจัดขยะที่จะก่อสร้างจะต้องคำนึงถึงปริมาณขยะที่จัดเก็บได้ในแต่ละวัน ซึ่งถ้าหากสร้างโรงกำจัดขยะที่ใหญ่เกินกว่าปริมาณขยะที่จัดเก็บได้ จะทำให้มีการลงทุนสูง ซึ่งไม่คุ้มค่าต่อการลงทุนก่อสร้าง และมีบางสายการบินได้ส่งขยะไปเผาข้างนอกท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

หลังจากรับฟังการบรรยายสรุปแล้ว คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้ซักถามประเด็นข้อสงสัยต่าง ๆ สรุปได้ดังนี้

๑. เมื่อ ทอท. เป็นเจ้าของพื้นที่สนามบินสุวรรณภูมิสายการบินต่าง ๆ ที่เข้ามาเช่าพื้นที่จะต้องทำตามข้อตกลง รวมทั้งเรื่องการจัดเก็บขยะด้วย ในการให้เช่าพื้นที่ของ ทอท. ได้รวมถึงเรื่องการจัดเก็บขยะด้วยหรือไม่

ได้รับการชี้แจงว่า การให้เช่าพื้นที่ของ ทอท. ไม่ครอบคลุมถึงการจัดเก็บขยะ เพราะได้ใช้แนวทางในการจัดเก็บขยะ เหมือนกับที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งการบริหารจัดการขยะของสนามบินสุวรรณภูมิแตกต่างจากท่าอากาศยานกรุงเทพเพราะที่ท่าอากาศยานกรุงเทพสายการบินต่าง ๆ จะจัดเก็บขยะต่างฝ่ายต่างจัดเก็บ และมีการซื้อขายขยะที่เก็บได้

๒. การประมาณการปริมาณขยะที่คาดว่าจะจัดเก็บได้ในแต่ละวันไม่ทราบว่าใครเป็นผู้คิดคำนวณ

ได้รับการชี้แจงว่า ได้ว่าจ้างบริษัทที่ปรึกษาให้เป็นผู้จัดทำประมาณการการจัดเก็บขยะ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๓. บริษัท การบินไทยฯ ได้จ้างใครมาขนขยะ

ได้รับการชี้แจงว่า บริษัทเอกชนภายนอก

๔. การควบคุมความสะอาดที่เป็นมาตรฐานในการจัดเก็บขยะใครเป็นผู้ตรวจสอบ

ได้รับการชี้แจงว่า ฝ่ายสิ่งแวดล้อมของ ทอท. จะเป็นผู้ดูแลตรวจสอบ รวมทั้งดูแลผลกระทบเรื่องสิ่งแวดล้อมทั้งหมดด้วย

๕. ในสัญญาการจ้างจัดเก็บขยะ ถ้าหากจัดเก็บขยะได้ปริมาณน้อย ทอท. จะจ่ายค่าจ้างอย่างไร

ได้รับการชี้แจงว่า ตาม TOR ที่ได้กำหนดไว้ถ้าหากเก็บขยะได้ไม่ถึง ๔๐ ตัน ทอท. จะจ่ายเงินที่ ๔๐ ตัน ตันละ ๑,๕๐๐ บาท และถ้าขยะเกิน ๔๐ ตันก็จะคิดจากปริมาณที่เก็บได้จริง

๖. ตั้งแต่เปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการ ขยะที่เก็บได้ประมาณวันละกี่ตัน

ได้รับการชี้แจงว่า ประมาณวันละ ๔๐ ตัน ซึ่งบางวันก็เกิน ๔๐ ตัน ไปไม่มาก

๗. นับตั้งแต่เริ่มทำสัญญาจ้างการจัดเก็บขยะผู้รับจ้างได้ดำเนินการต่าง ๆ ตามสัญญาครบถ้วนหรือไม่

ได้รับการชี้แจงว่า ได้ดำเนินการตามสัญญา เช่น ในเรื่องของเวลาในการก่อสร้างอาคารรองรับขยะ ซึ่งจะแล้วเสร็จในเดือนมีนาคม ปี ๒๕๕๑ และในเรื่องของแบบและเรื่องเทคนิคต่าง ๆ กำลังขออนุมัติจากคณะกรรมการตรวจการจ้างงาน ในส่วนของห้องน้ำของคนงานจะสร้างให้แล้วเสร็จในเดือนธันวาคม ๒๕๕๐ ซึ่งทั้งหมดนี้ก็อยู่ในกรอบการดำเนินงานทั้งหมด คือ ๑๘ เดือน

๘. เตาเผาขยะจะสามารถเผาขยะติดเชื้อด้วยหรือไม่

ได้รับการชี้แจงว่า ขยะติดเชื้อจะแยกกำจัดต่างหาก

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๔
ข้อพิจารณาและข้อสังเกตของคณะอนุกรรมาธิการ

จากการศึกษาจากเอกสารหลักฐาน คำชี้แจงของเจ้าหน้าที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ตัวแทนกลุ่ม SPS Consortium และการตรวจดูสภาพพื้นที่ภายในบริเวณท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้มีการประชุมพิจารณามีความเห็นและข้อสังเกต เกี่ยวกับการบริหารกำจัดขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในประเด็นต่าง ๆ ดังนี้

๑. มีความจำเป็นต้องบริหารจัดการขยะแบบครบวงจรหรือไม่

๒. ปัญหามูลค่าของโครงการที่แท้จริงเป็นอย่างไร

๓. ปัญหาโรงกำจัดขยะกับข้อบังคับด้านการบินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

๔. มีเหตุผลในการดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษหรือไม่

๕. ปัญหาข้อมูลเกี่ยวกับปริมาณขยะของบริษัทที่ปรึกษาในรายงาน EIA

๖. ปัญหาความเข้าใจที่ไม่ตรงกันในสัญญาระหว่างเจ้าหน้าที่บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กับกลุ่ม SPS Consortium

๑. <u>มีความจำเป็นต้องบริหารจัดการขยะแบบครบวงจรหรือไม่</u>

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีความจำเป็นอย่างไร จึงดำเนินการโครงการกำจัดขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบบครบวงจร ตั้งแต่การก่อสร้าง การพัฒนาระบบการจัดเก็บ การคัดแยก และการกำจัด ภายในพื้นที่ของท่าอากาศยาน แทนที่จะดำเนินการเช่นเดียวกับที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) คือใช้วิธีการจ้างเก็บและขนออกไปกำจัดภายนอก ซึ่งประเด็นข้างต้นนี้เจ้าหน้าที่ ทอท. ชี้แจงว่าแนวคิดครั้งแรกเมื่อ ทอท. ตั้งคณะทำงานขึ้นทำการศึกษา และจัดทำร่าง TOR เพื่อจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการ (ตามข้อ ๓.๑) คณะทำงานชุดดังกล่าวศึกษาแล้วเห็นว่ารูปแบบการดำเนินงานจัดการขยะ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิควรใช้รูปแบบเดียวกับการดำเนินการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพคือ การจ้างเก็บและขนออกไปกำจัดภายนอก ซึ่งในการออกแบบสิ่งก่อสร้างก็ได้ออกแบบรองรับระบบไว้แล้วเช่น เครื่องชั่งน้ำหนักขยะ จุดรวมขยะ Transfer Station เป็นต้น ส่วนแนวคิดที่ให้ดำเนินการแบบครบวงจรในปัจจุบันเป็นนโยบายจากระดับสูงเป็นการครอบงำทางการบริหารจัดการของผู้มีอำนาจ ซึ่งสั่งการมายังเจ้าหน้าที่ให้ดำเนินการพร้อมกับส่งร่าง TOR มาให้ด้วย เมื่อเจ้าหน้าที่ได้รับนโยบายสั่งการลงมา จึงได้ดำเนินการปรับแก้ไขรายละเอียดของร่าง TOR ที่ได้รับเพื่อพยายามรักษาประโยชน์ของ ทอท. ให้มากที่สุด

คณะอนุกรรมาธิการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่าการดำเนินการของ ทอท. ต่อประเด็นนี้ไม่น่าจะมีเหตุผลเพียงพอต่อการดำเนินการในรูปแบบครบวงจร เหตุผลของการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการบริหารจัดการขยะน่าจะเกิดมาจากประเด็นเพื่อสร้างมูลค่าของโครงการให้สูงขึ้น ซึ่งจะเป็นการเอื้อประโยชน์ให้กับผู้กำหนดนโยบายและเอกชนในการดำเนินการเท่านั้น เป็นการกระทำที่ไม่ปฏิบัติตามระเบียบพัสดุ ทอท. พ.ศ. ๒๕๔๓ และอาจจะเข้าข่ายความผิดเกี่ยวกับ พรบ.ว่าด้วยการเสนอราคาต่อองค์กรและหน่วยงานของรัฐ พ.ศ. ๒๕๔๒ และพรบ.ว่าด้วยความผิดเจ้าพนักงาน พ.ศ. ๒๕๐๒ ความผิดตามประมวลกฎหมายอาญา

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๒. ปัญหามูลค่าของโครงการที่แท้จริง

จากการตรวจสอบเอกสารที่เกี่ยวข้องกับการจัดจ้างระบบการกำจัดขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่ามีการประเมินมูลค่าของโครงการไว้จำนวนเงิน ๗๑๔,๔๗๗,๔๑๐ บาท (ระยะเวลาโครงการ ๑๐ ปี) ซึ่งคณะอนุกรรมาธิการฯ ตั้งข้อสังเกตว่า มูลค่าดังกล่าว ผู้ประเมินไม่ได้รวมมูลค่าในที่ดินจำนวน ๒๐ ไร่ ที่ผู้รับจ้างเข้ามาใช้ประโยชน์ ตลอดจน ค่าระบบสาธารณูปโภคและสิ่งก่อสร้างต่าง ๆ ที่ การท่าอากาศยานฯ ได้ลงทุนไปแล้วรวมไว้ด้วย ซึ่งหากคิดมูลค่าในภาพรวมที่เกิดขึ้นจริงทั้งหมด อาจเข้าองค์ประกอบที่บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ จะต้องปฏิบัติตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ ในประเด็นข้างต้นนี้ จึงควรมีการตรวจสอบรายละเอียดของมูลค่าโครงการที่แท้จริงอีกครั้งหนึ่ง

๓. ปัญหาการสร้างโรงกำจัดขยะ กับข้อบังคับด้านการบินและผลกระทบสิ่งแวดล้อม

จากการชี้แจงของเจ้าหน้าที่ ทอท. ต่อคณะอนุกรรมาธิการฯ พบว่า ยังไม่มีความชัดเจนเกี่ยวกับการสร้างระบบการกำจัดขยะแบบครบวงจรภายในบริเวณสนามบิน ว่าขัดกับข้อบังคับด้านการบินหรือไม่ คงมีแต่เฉพาะ ข้อห้ามกำจัดขยะโดยวิธีฝังกลบ (Land Feild) ภายในบริเวณสนามบินเท่านั้น แต่โดยปกติของสนามบินส่วนใหญ่ในประเทศต่าง ๆ ไม่มีการดำเนินการในลักษณะดังกล่าว คงมีเฉพาะสนามบิน Kansai ที่ประเทศญี่ปุ่นเพียงแห่งเดียว ซึ่งที่ญี่ปุ่นมีข้อจำกัดบางประการเกี่ยวกับพื้นที่ อย่างไรก็ตามจากเอกสารการศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) เดิมพบว่าในรายงานผลการศึกษาเป็นการดำเนินการกำจัดขยะโดยวิธีนำออกไปกำจัดภายนอกการเปลี่ยนแปลงให้ ทอท. ดำเนินการจัดการขยะที่เกิดขึ้นจากโครงการเองแบบครบวงจรเป็นแนวความคิดเมื่อการประชุมระหว่าง สผ. ร่วมกับคณะกรรมการผู้ชำนาญการพิจารณาเรื่องการกำจัดขยะมูลฝอย ครั้งที่ ๑๓/๒๕๔๙ เมื่อวันที่ ๑๔ กันยายน ๒๕๔๙ ซึ่งเกิดขึ้นภายหลังจากที่มีการจัดจ้างเอกชนเข้ามาดำเนินการบริหารจัดการขยะแบบครบวงจรทั้งระบบแล้ว อันเป็นการแสดงว่ามีการดำเนินการก่อนที่จะมีการศึกษาถึงผลกระทบสิ่งแวดล้อมมีความผิดตามกฎหมายที่กล่าวมาแล้วข้างต้น

๔. มีเหตุผลในการดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษหรือไม่

กรณีการดำเนินการจัดจ้างเอกชนเข้าดำเนินงานบริหารจัดการขยะแบบครบวงจรในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยวิธีพิเศษนั้น คณะอนุกรรมาธิการฯ พิจารณาแล้วเห็นว่า การเตรียมการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้มีกำหนดการจากทางฝ่ายรัฐบาลไว้ล่วงหน้าพอสมควรนับแต่รัฐบาลเข้ามาเร่งดำเนินการก่อสร้างสนามบิน อย่างจริงจังเมื่อปี ๒๕๔๕ ประกอบกับ การศึกษาการดำเนินการบริหารกำจัดขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทอท. ก็ได้มีการตั้งคณะทำงานขึ้นมาศึกษาถึงระบบการบริหารจัดการตั้งแต่ปี ๒๕๔๗ และคณะทำงานชุดดังกล่าวได้รายงานการศึกษาพร้อมจัดทำร่าง TOR เพื่อหาเอกชนเข้ามาดำเนินการเสร็จเมื่อ ๑๘ พฤษภาคม ๒๕๔๘ โดยส่วนงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการในรายละเอียดพร้อมประมาณการตั้งงบประมาณเสร็จสิ้นเมื่อ ๑ สิงหาคม ๒๕๔๘ แต่ต่อมาได้มีนโยบายจากผู้บริหารระดับสูง ทอท. ให้มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบโครงการจึงได้ตั้งคณะทำงานชุดใหม่ขึ้นทำการศึกษาอีกครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ ๒๑ กุมภาพันธ์ ๒๕๔๙ เพื่อให้มีการดำเนินการบริหารจัดการขยะตามนโยบายที่ผู้บริหารสั่งการลงมา จึงทำให้ระบบงานด่าง ๆ ไม่อาจดำเนินการได้ตามระบบที่ควรจะเป็นเช่นปกติ ข้ออ้างที่คณะกรรมการท่าอากาศยานฯ กล่าวอ้างถึงระยะเวลาใกล้จะเปิดใช้สนามบิน หากดำเนินการล่าช้าจะไม่ทัน จึงต้องดำเนินการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษนั้น เห็นว่า

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

๔.๑ การดำเนินการกำจัดขยะโดยวิธีการขนขยะออกไปกำจัดภายนอก นั้น มีความคล่องตัวกว่า

๔.๒ แม้ใน TOR และสัญญา ก็มีกำหนดไว้ว่าระยะ ๓ ปีแรกของสัญญาให้มีการขนขยะออกไปกำจัดภายนอกได้ ฉะนั้นการที่จะให้มีเตาเผาขยะภายในสนามบิน จึงมิใช่เรื่องเร่งด่วน หากล่าช้าจะเกิดความเสียหายแต่อย่างใด

๔.๓ เมื่อมิใช่เรื่องเร่งด่วนหากล่าช้าจะเกิดความเสียหายประกอบกับทั้งวงเงินในการจ้างก็เพิ่มสูงขึ้น อีกทั้งมีการกำหนดประกันราคาจ้างขั้นต่ำในการกำจัดขยะใช้วันละ ๔๐ ตัน ทั้งที่ตามความเป็นจริงไม่ถึง ๔๐ ตัน แต่บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ใช้วิธีการจ้างโดยวิธีพิเศษ จึงทำให้น่าเชื่อว่า การดำเนินการจ้างครั้งนี้มีเจตนาที่มิชอบ น่าจะมีความผิดต่อกฎหมายดังกล่าว

๕. <u>ปัญหาข้อมูลปริมาณขยะของบริษัทที่ปรึกษาในรายงาน EIA</u>

คณะอนุกรรมาธิการฯ ได้ศึกษาข้อมูลส่วนต่างๆ ที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วพบว่า ผลการศึกษาของบริษัทที่ปรึกษาในรายงาน EIA คาดการณ์ไว้ว่าในแต่ละวันจะมีปริมาณขยะเกิดขึ้นประมาณ ๖๖.๕ ตัน โดยแยกเป็นขยะที่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ๓๐.๐๓ ตันต่อวัน ขยะที่ไม่สามารถนำกลับมาใช้ใหม่ได้ ๓๐.๑๘ ตันต่อวันและขยะติดเชื้อประมาณ ๖.๒๙ ตันต่อวัน แต่จากข้อชี้แจงของผู้เกี่ยวข้องพบว่าหลังจากเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้วปรากฏว่ามีปริมาณขยะเกิดขึ้นประมาณไม่เกิน ๔๐ ตันต่อวันเท่านั้น และจากการสอบถามทางกลุ่ม SPS Consortium ที่ดำเนินการเก็บขยะทราบว่าปริมาณขยะติดเชื้อมีไม่ถึง ๑๐๐ กิโลกรัมต่อวัน เมื่อนำตัวเลขมาเปรียบเทียบระหว่างผลการศึกษา EIA กับข้อเท็จจริงที่เกิดขึ้นแล้วจะเห็นได้ว่าตัวเลขมีความคลาดเคลื่อนอย่างมาก ข้อมูลในผลการศึกษาขาดความน่าเชื่อถือและจากการตรวจสอบข้อมูลปริมาณขยะที่เกิดขึ้นจริง พบว่าปัจจุบันเฉลี่ยแล้วมีปริมาณขยะวันละ ๓๕ ตันเท่านั้น คณะอนุกรรมาธิการฯ มีข้อสังเกตว่าความคลาดเคลื่อนในรายงานผลการศึกษา EIA ทำให้ ทอท. นำข้อมูลไปใช้ในการวางแผนการบริหารจัดการอันอาจเกิดความผิดพลาดได้ ซึ่งเป็นเหตุให้เกิดความสิ้นเปลืองงบประมาณในการดำเนินการบริหารจัดการ เช่น กรณีประกันค่าจ้างขั้นต่ำไว้ที่วันละ ๔๐ ตัน และมูลค่าของการดำเนินการสูงเกินกว่าความเป็นจริงที่ให้ข้อมูลขยะ

๖. <u>ปัญหาความเข้าใจในสัญญาไม่ตรงกันระหว่างบริษัทท่าอากาศยานไทยฯ กับกลุ่ม SPS Consortium</u>

จากกรณีที่เจ้าหน้าที่ ทอท. ได้ชี้แจงต่อคณะอนุกรรมาธิการถึงขั้นตอนการดำเนินการเกี่ยวกับขยะว่าใน ๑๘ เดือนแรกจะเป็นรูปแบบที่เคยใช้กับท่าอากาศยานกรุงเทพคือการเก็บและขนออกไปกำจัดภายนอกสนามบิน หลังจากนั้น ผู้รับจ้างจะต้องดำเนินการสร้างระบบให้แล้วเสร็จในบางส่วนและเมื่อครบกำหนด ๓ ปี ผู้รับจ้างจะต้องสร้างระบบต่างๆ ให้แล้วเสร็จทั้งหมด แต่ทางกลุ่ม SPS Consortium ผู้รับจ้างชี้แจงต่อคณะอนุกรรมาธิการฯ ว่าในระหว่างนี้เป็นการดำเนินการเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูล สำหรับประเมินและออกแบบระบบของโครงการให้สอดคล้องกับข้อเท็จจริงก่อน จึงจะดำเนินการก่อสร้างระบบต่างๆ ตามสัญญาได้ ซึ่งในสัญญาระหว่าง ทอท. กับผู้รับจ้างยังคงเปิดโอกาสให้สามารถทำความตกลงกันได้อีกครั้งหนึ่งจะเห็นได้ว่า ข้อชี้แจงของทั้งสองฝ่ายยังเข้าใจไม่ตรงกัน และจากการเดินทางไปดูข้อเท็จจริงในพื้นที่ตลอดจนการรับฟังการบรรยายสรุป ในปัจจุบันหลังจากเปิดใช้สนามบินมาเกือบ ๑ ปี ผู้รับจ้างยังไม่สามารถดำเนินการออกแบบระบบและลงมือก่อสร้างในส่วนของผู้รับจ้างเองแต่อย่างใด โดยสิ่งก่อสร้างต่างๆ ที่ผู้รับจ้างใช้อยู่เป็นของ ทอท. ทั้งหมดที่ได้ดำเนินการไว้แล้ว

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

ส่วนที่ ๕
บทสรุป และข้อเสนอแนะ

ปัญหาการดำเนินการบริหารจัดการขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นับเป็นภาพสะท้อนถึงความไม่โปร่งใสในการบริหารจัดการในภาพรวมของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ที่ผ่านมาได้อีกส่วนหนึ่ง ที่ผู้มีส่วนรับผิดชอบจะต้องนำไปเป็นบทเรียนเพื่อปรับปรุงการบริหารจัดการให้เป็นไปตามระบบธรรมาภิบาล มีความเป็นมืออาชีพเป็นที่ยอมรับ ทั้งนี้เพื่อรักษาผลประโยชน์ขององค์กรและประเทศชาติโดยส่วนรวม ตลอดจนการบริหารจัดการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานชั้นนำของโลก ปราศจากปัญหาอุปสรรคในทุกระบบงาน สมกับคำว่า “ประตูสู่เอเชีย”

กล่าวโดยสรุปสภาพปัญหาสำคัญที่ต้องได้รับการปรับปรุงแก้ไขมีดังนี้

๑. การขาดระบบธรรมาภิบาล เป็นปัญหาอันเกิดจากผู้บริหารระดับสูงขององค์กรขาดจิตสำนึกในการบริหารจัดการ ตามระบบธรรมาภิบาลไม่รักษาผลประโยชน์ขององค์กรและส่วนรวม มีความพยายามมุ่งเน้นการสร้างมูลค่าของโครงการให้ใหญ่ขึ้นโดยปราศจากความรับผิดชอบด่อองค์กร สิ้นเปลืองงบประมาณโดยใช่เหตุดังจะเห็นได้จากการเปลี่ยนแปลงรูปแบบระบบบริหารจัดการขยะจากที่เคยใช้อยู่เดิม ตามแนวทางของท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ มีประสบการณ์อยู่แล้วกลับมาใช้รูปแบบบริหารจัดการใหม่แบบครบวงจรโดยขาดทั้งข้อมูล ข้อเท็จจริงและประสบการณ์ในการบริหาร นอกจากนั้นยังมีการขยายระยะเวลาการจ้างจาก ๓ ปี เป็น ๑๐ ปี เพื่อให้ขนาดของโครงการใหญ่ขึ้น โดยขาดการวิเคราะห์ข้อมูลอย่างเป็นระบบและรอบด้าน ระดับผู้ปฏิบัติงาน ถูกเร่งรัดการทำงานด้วยกรอบของเวลาเพื่อสนองนโยบายจนขาดความรอบคอบการดำเนินงานในระดับผู้ปฏิบัติเป็นเพียงพิธีกรรมเพื่อให้เป็นไปตามความต้องการของระดับนโยบายเท่านั้น

๒. ปัญหาอันเกิดจากความคลาดเคลื่อนของข้อมูล

ข้อมูลในรายงานการศึกษาผลกระทบด่อสิ่งแวดล้อมของบริษัทที่ปรึกษา ขาดความน่าเชื่อถือให้ข้อมูลที่ผิดจากข้อเท็จจริงโดยเฉพาะปริมาณและประเภทขยะที่เกิดขึ้นในสนามบินสุวรรณภูมิในแต่ละวัน ซึ่งปัญหาข้อมูลที่คลาดเคลื่อนนั้นเป็นปัจจัยสำคัญประการหนึ่งที่ทำให้การวางแผนบริหารจัตการผิดพลาด ไม่สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงและสิ้นเปลืองงบประมาณเกินความจำเป็น ซึ่งต่อประเด็นปัญหานี้คณะอนุกรรมาธิการฯ มีข้อสังเกดว่าควรมีการศึกษาการดำเนินการจ้างบริษัทที่ปรึกษาเพื่อแสวงหาข้อเท็จจริงต่อไป

๓. ปัญหาอันเกิดจากความพยายามหลีกเลี่ยงหรืออาศัยช่องโหว่ทางกฎหมาย

จากการศึกษาพบว่าปัญหาการจัดซื้อจัดจ้างของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ที่ผ่านมาคณะกรรมการท่าอากาศยานฯ มักจะอาศัยเหตุผลของระยะเวลาที่กระชั้นชิดของกำหนดการเปิดใช้สนามบินมาเป็นข้ออ้างในการจัดจ้างโดยวิธีพิเศษในเกือบทุกโครงการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แทนการเปิดประมูลตามขั้นตอนปกติทั้ง ๆ ที่การดำเนินการในโครงการขนาดใหญ่ อย่างกรณีของสนามบินสุวรรณภูมิ จะต้องมีการเตรียมพร้อมวางแผนการดำเนินการในทุกขั้นตอนไว้ล่วงหน้าเป็นอย่างดี เช่นเดียวกับการทำโครงการขนาดใหญ่โดยทั่วไป แต่ก็มีความพยายามเปลี่ยนแปลงเนื้อหาของโครงการย่อยแต่ละโครงการ เพื่อให้เกิดข้อจำกัดด้านเวลาขึ้น อันนำไปสู่ข้ออ้างเพื่อให้มีการดำเนินงานเป็นไปตามความต้องการของระดับนโยบาย นอกจากนี้ในโครงการบริหารจัดการขยะ

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand

มีข้อน่าสังเกตว่า การประเมินมูลค่าของโครงการไม่ได้ประเมินจากทุกรายการของทุนดำเนินการโดยมีการงดเว้นการประเมินในบางรายการที่บริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ได้ลงทุนไปแล้ว เช่น ค่าใช้ที่ดิน ๒๐ ไร่ ค่าระบบสาธารณูปโภค โรงเรือนและสิ่งปลูกสร้างต่าง ๆ ที่ผู้รับจ้างต้องใช้ของบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ซึ่งหากรวมมูลค่าต่าง ๆ ทั้งหมดแล้ว โครงการบริหารจัดการขยะในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ น่าจะมีมูลค่าสูงกว่า ๗๑๔,๔๗๗,๔๑๐ บาท และหากเป็นโครงการที่เข้าองค์ประกอบตาม พ.ร.บ. ว่าด้วยการให้เอกชนเข้าร่วมงานหรือดำเนินการในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๓๕ แล้ว กรณีนี้ก็ต้องปฏิบัติตามกฎหมายข้างต้นจึงน่าเชื่อว่ามีความพยายามที่จะประเมินโครงการให้มีวงเงินต่ำลงเพื่อหลีกเลี่ยงกฎหมายดังกล่าว

๔. คณะอนุกรรมาธิการฯ พบข้อเท็จจริงว่าขยะในสนามบินสุวรรณภูมิส่วนใหญ่เป็นขยะที่มีราคาเป็นที่ต้องการของตลาด สามารถนำกลับมา Recycle หรือใช้ประโยชน์ในลักษณะต่าง ๆ ได้ ผู้ประกอบการภายในสนามบินบางส่วนหรือบางสายการบินมีการดำเนินการบริหารจัดการขยะเอง โดยไม่ส่งมอบขยะให้กับท่าอากาศยานแต่อย่างใด ซึ่งประเด็นข้างต้นนี้ทางบริษัท ท่าอากาศยานไทยฯ ควรศึกษาข้อมูลเกี่ยวกับขยะอย่างจริงจังเพื่อนำมาวางแผนบริหารจัดการให้เกิดประโยชน์ต่อบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้มากที่สุด

ต่อกรณีปัญหาที่เกิดขึ้นคณะอนุกรรมาธิการฯ มีข้อเสนอแนะว่ารัฐบาลควรมีมาตรการตรวจสอบการบริหาร การตัดสินใจ และการดำเนินการในองค์กรของรัฐอย่างจริงจังเพื่อขับเคลื่อนให้เกิดระบบธรรมาภิบาลในการบริหารจัดการขึ้น นอกจากนั้นควรต้องมีการสืบสวนสอบสวนนำตัวผู้กระทำผิดหรือผู้ที่ก่อให้เกิดความเสียหายต่อผลประโยชน์ของรัฐ มาลงโทษตามกฎหมายต่อไป

LIRT
Legislative Institutional Repository of Thailand