

สภาสถาปนิก

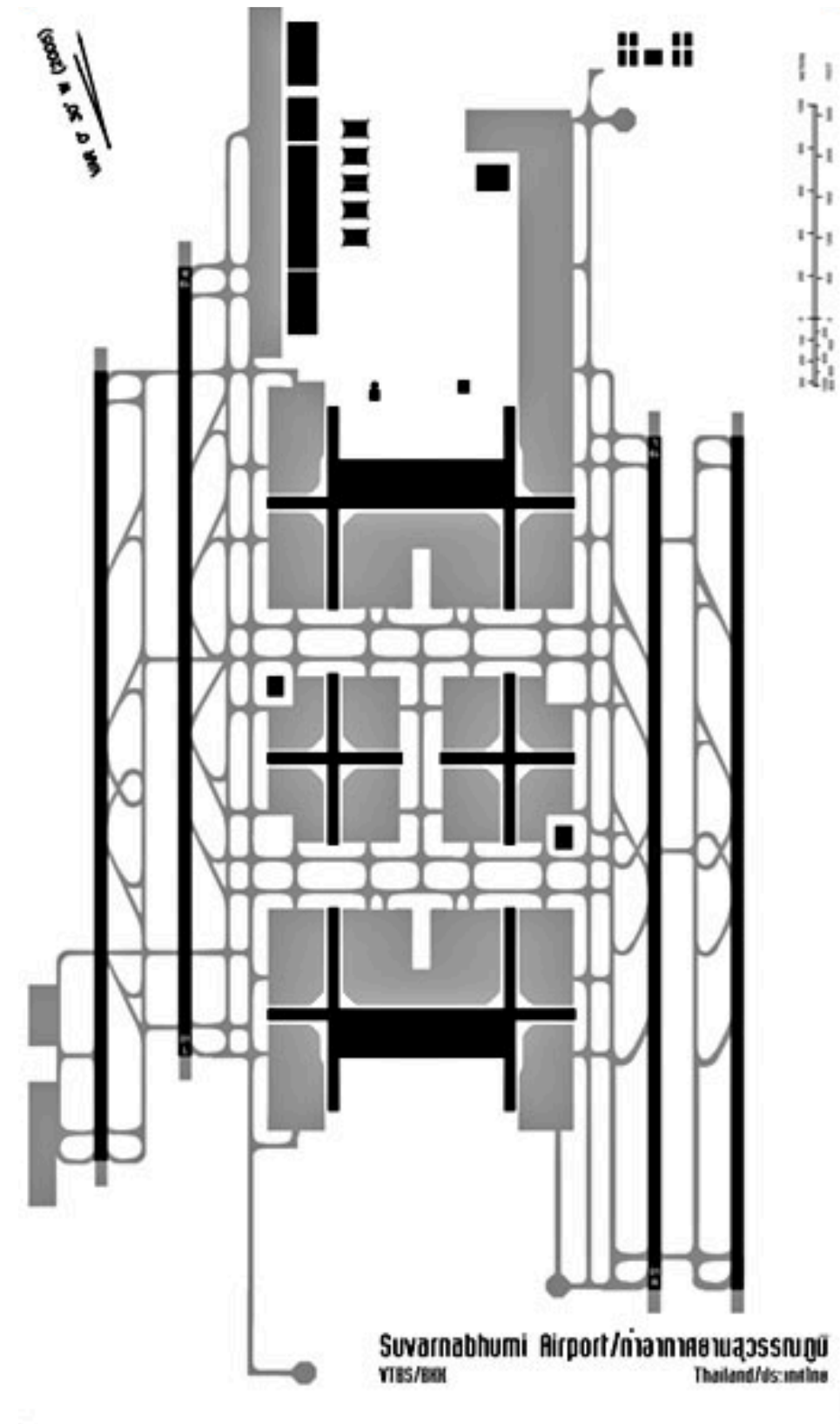
สถาปนิก

Policy

- ไม่ได้เป็นฝ่ายค้าน
- ต้องการนำเสนอข้อมูลเพื่อให้ตรวจสอบ
- รักษาผลประโยชน์ของชาติ
- ดำเนินการตามขอบเขตวัตถุประสงค์
อำนาจหน้าที่

วัตถุประสงค์ (ตาม พรบ.สถาปนิก)

- ควบคุมวิชาชีพ
- ให้คำปรึกษารัฐบาล



สภาสถาบันก

Timeline ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกผู้ออกแบบ T2

- เสนอให้ใช้เกณฑ์คุณภาพ
- กังวลเรื่องระเบียบการจัดซื้อจัดจ้าง
- กังวลเรื่องค่าบริการ

จัดทำ TOR	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 1	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 2	ที่ปรึกษากรรมการคัดเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
ปี 59	มี.ค.60	ส.ค.60	ก.ค.61	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

สภาสถาบัน

Timeline ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกผู้ออกแบบ T2

- มีคนสอบถามถึงขอบเขตงาน และอัตราค่าบริการ
- ปัญหาทางเทคนิคและ Master Plan
- ยกเลิกเนื่องจากไม่มีผู้ยื่นข้อเสนอ

จัดทำ TOR	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 1	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 2	ที่ปรึกษากรรมการคัดเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
ปี 59	มี.ค.60	ส.ค.60	ก.ค.61	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

สภาสถาบันก

Timeline ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกผู้ออกแบบ T2

- ก่อน พรบ.การจัดซื้อจัดจ้างฯ 2 วัน
- TOR เหมือนเดิม มีสน ใจเสนองานขอหารือ
- มีผู้ยื่นเสนองานแต่ไม่มีการตัดสิน

จัดทำ TOR	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 1	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 2	ที่ปรึกษากรรมการคัดเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
ปี 59	มี.ค.60	ส.ค.60	ก.ค.61	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

สภาสถาบันก

Timeline ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกผู้ออกแบบ T2

ร่วมสังเกตการณ์ แสดงความกังวล ในประเด็น

- การบริหารโครงการโดยไม่มี PMC
- ไม่เป็นไปตามผังแม่บท

จัดทำ TOR	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 1	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 2	ที่ปรึกษากรรมการคัดเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
ปี 59	มี.ค.60	ส.ค.60	ก.ค.61	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

สภาสถาบันก

Timeline ที่เกี่ยวข้องกับการคัดเลือกผู้ออกแบบ T2

- กระบวนการถูกต้อง แต่ผลลัพธ์มีปัญหา
- พุดคุยทางโทรศัพท์ 2-3 ครั้ง

จัดทำ TOR	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 1	ประกาศคัดเลือกครั้งที่ 2	ที่ปรึกษากรรมการคัดเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
ปี 59	มี.ค.60	ส.ค.60	ก.ค.61	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61



แถลงข่าวสภาสถาปนิก

กรณีการคัดเลือกผู้ออกแบบอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
31 สิงหาคม 2561

ตามที่ปรากฏข่าวในสื่อสาธารณะเกี่ยวกับการคัดเลือกผู้ออกแบบอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งผลปรากฏว่าผู้ที่ได้รับการคัดเลือกไม่ใช่ผู้ที่ได้รับคะแนนสูงสุดด้านเทคนิค และเป็นที่สนใจของสาธารณะตามที่เป็นข่าว และงานตามการคัดเลือกดังกล่าวเป็นงานวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุมนั้น

สภาสถาปนิก ในฐานะที่เป็นองค์กรควบคุมการประกอบวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรม ขอเรียนชี้แจงดังนี้

ประเด็นการพิจารณาคัดเลือกผู้ออกแบบ

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ใช้เกณฑ์คุณภาพ ในการตัดสินคัดเลือกผู้ออกแบบอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 เป็นการพิจารณาเฉพาะคะแนนด้านเทคนิค โดยไม่ใช้ราคาเป็นส่วนประกอบ ในเกณฑ์การตัดสิน ซึ่งสอดคล้องกับหลักการวิชาชีพสถาปัตยกรรม ตลอดจนแนวทางตามพระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้าง และการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ.2560

ทอท. ดำเนินการจัดจ้างด้วยข้อบังคับพัสดุของ ทอท. โดยมีกรรมการคัดเลือกและผู้สังเกตการณ์จากหน่วยงานภายนอกร่วมด้วย และให้เกียรติเชิญสภาสถาปนิกร่วมเป็นที่ปรึกษา ซึ่งแม้ว่าจะไม่นำราคามาเป็นส่วนประกอบ ในเกณฑ์การตัดสิน แต่ถือว่าเอกสารด้านราคาเป็นสาระสำคัญ จนทำให้คณะกรรมการคัดเลือกพิจารณาตัดสินผู้ที่มิได้คะแนนด้านเทคนิคสูงสุด

โดยทั่วไป ตามข้อบังคับพัสดุหรือเงื่อนไข ในการคัดเลือกจ้าง คณะกรรมการคัดเลือกควรมีสิทธิ์ ที่จะใช้ดุลพินิจ ในด้านที่เป็นประโยชน์ต่อหน่วยงาน หรือเพื่อให้เป็นไปตามวัตถุประสงค์การจ้าง หากไม่สามารถตัดสินใจได้สามารถหารือไปยังคณะกรรมการที่กำกับดูแลตามข้อบังคับพัสดุที่มีอำนาจวินิจฉัย หรือหารือด้านแนวปฏิบัติไปยังหน่วยงานหรือคณะกรรมการอื่นที่เกี่ยวข้องและมีความชำนาญ เพื่อให้เกิดประโยชน์ต่องานจ้าง

อนึ่ง ผู้แทนสภาสถาปนิก ในฐานะที่ปรึกษาของคณะกรรมการคัดเลือกได้เคยแสดงความกังวลเกี่ยวกับการบริหารโครงการ ในประเด็นสำคัญต่างๆ เช่น การศึกษาความเหมาะสม การจัดทำ โปรแกรมความต้องการพื้นที่ใช้สอย การดำเนินโครงการขนาดใหญ่เช่นนี้ควรมีที่ปรึกษาด้านบริหารโครงการ (Project Management Consultant) ตำแหน่งที่จะก่อสร้างไม่สอดคล้องกับผังแม่บทเดิม

นอกจากนี้การเร่งดำเนินการก่อนที่พระราชบัญญัติการจัดซื้อจัดจ้างและการบริหารพัสดุภาครัฐ พ.ศ. 2560 มีผลบังคับใช้ การไม่ได้ใช้วิธีการประกวดแบบซึ่งมี 2 ขั้นตอน ทำให้มีผู้เสนองานน้อยราย อาจไม่ได้รับประโยชน์สูงสุด ในการคัดเลือกผู้ออกแบบ และทำให้เกิดปัญหาอื่นๆตามมา

ประเด็นการลอกแบบ

สภาสถาปนิก มีข้อบังคับสภาสถาปนิกว่าด้วยจรรยาบรรณแห่งวิชาชีพสถาปัตยกรรม พ.ศ.๒๕๕๔ เกี่ยวกับการห้ามลอกแบบ ดังนี้

“ข้อ ๒๓ ผู้ประกอบวิชาชีพต้องไม่ลอก หรือ ใช้ แบบ รูป แผนผัง ผัง หรือเอกสารที่เกี่ยวกับงานของผู้ประกอบวิชาชีพรายอื่นโดยไม่ได้รับอนุญาต เว้นแต่เป็นการนำงานเดิมมาใช้เพื่อการซ่อมแซม ดัดแปลง ปรับปรุง ต่อเติมหรือเคลื่อนย้ายหรือเป็นการเผยแพร่ผลงานเพื่อการศึกษาภายใต้กฎหมายว่าด้วยลิขสิทธิ์”

สำหรับงานที่กำลังอยู่ในความสนใจของสาธารณะ และรูปแบบที่ได้รับการคัดเลือก ถูกนำไปเปรียบเทียบกับงานออกแบบของสถาปนิกต่างชาตินั้น ผู้ออกแบบได้ชี้แจงว่าเป็นแนวคิดของผู้ออกแบบเอง และมีหลักฐานที่แสดงว่ามีการพัฒนาแนวคิดไปในทิศทางเดียวกับงานที่เคยออกแบบไว้ในอดีต

จนถึงเวลานี้ยังไม่มีกรรณร้องเรียนมายังสภาสถาปนิก และสภาสถาปนิกยังไม่มีหลักฐาน แบบ รูป แผนผัง ผัง หรือเอกสาร เพียงพอที่จะดำเนินการเรื่องนี้ได้

แบบ T2

แถลงข่าวในประเด็น

- การคัดเลือก และความกังวลเรื่องต่างๆ
- กรณียกรยาบรรณ และความเหมาะสมของรูปแบบ

การเลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าวครั้งที่ 1	แถลงข่าวครั้งที่ 2
	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

สภาสถาปนิก



แถลงข่าวสภาสถาปนิก

“สุวรรณภูมิอาคาร 2 ความจริงที่คนไทยต้องรู้”

26 กันยายน 2561

ตามที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) อยู่ระหว่างการคัดเลือกผู้ออกแบบอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และงานตามการคัดเลือกดังกล่าวเป็นงานวิชาชีพสถาปัตยกรรมควบคุม สภาสถาปนิกในฐานะที่เป็นองค์กรควบคุมการประกอบวิชาชีพด้านสถาปัตยกรรม ได้เคยแถลงข่าวเพื่อชี้แจงในส่วนที่เกี่ยวข้องด้านสถาปัตยกรรมนั้น

ปัจจุบันสภาสถาปนิกได้รับข้อมูลเพิ่มเติมเกี่ยวกับโครงการ เช่น การศึกษาความเหมาะสมทางเทคนิค การจัดทำโปรแกรมความต้องการพื้นที่ใช้สอย ตำแหน่งที่จะก่อสร้างไม่สอดคล้องกับผังแม่บทเดิม ข้อมูลเหล่านี้ อาจเป็นประโยชน์และใช้ประกอบการพิจารณาในการบริหารโครงการต่อไป จึงได้เรียนเชิญผู้ทรงคุณวุฒิที่มีความเข้าใจเกี่ยวกับโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาเพื่อชี้แจงข้อเท็จจริง ให้สาธารณชนทราบในประเด็นสำคัญดังนี้

1. ตำแหน่งที่ตั้งอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ไม่ได้เป็นไปตาม ผังแม่บท (Master Plan) เป็นการเปลี่ยนแปลงแนวคิด ในการออกแบบผังแม่บทซึ่งได้รับการออกแบบโดยผู้เชี่ยวชาญด้านการวางผังสนามบิน ซึ่งโดยทั่วไปแล้วผังแม่บทถือเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาและบริหารจัดการ
2. ตำแหน่งที่ตั้งอาคารผู้โดยสาร หลังที่ 2 ไม่สอดคล้องกับโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานที่มีอยู่เดิม อาจมีปัญหาทางเทคนิค เช่น ปัญหาการสัญจรทั้งภาคอากาศและภาคพื้น ปัญหาในการบริหารจัดการการบริการด้านการบิน รวมถึงอาจเป็นการเพิ่มต้นทุนในการบริหารจัดการในระยะยาว
3. ความสามารถในการรองรับผู้โดยสารอาจไม่เป็นไปตามเป้าหมายที่กำหนดไว้ เนื่องจากข้อจำกัดของขนาด และตำแหน่งพื้นที่ก่อสร้าง รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานที่เกี่ยวข้อง
4. ทอท.มีโครงการพัฒนาอื่นรองรับการขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารอยู่แล้ว เช่น อาคาร Satellite ที่อยู่ระหว่างการก่อสร้าง การขยายอาคารผู้โดยสารเดิมออกไปด้านทิศตะวันออกและตะวันตก รวมถึงการสร้างอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ด้านทิศใต้

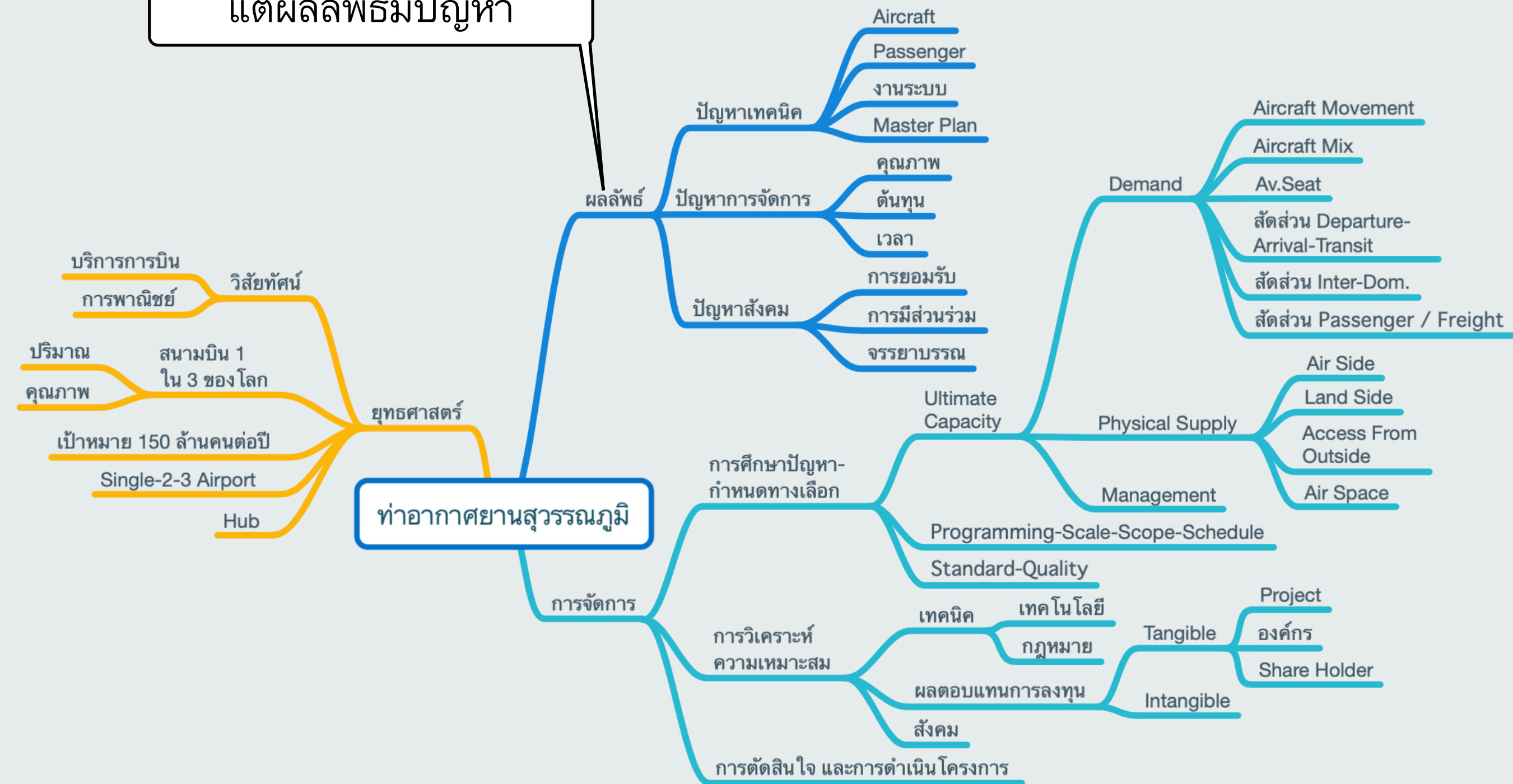
เพื่อให้การพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิซึ่งเป็นสมบัติของชาติเป็นไปด้วยความเรียบร้อย ถูกต้องเหมาะสม เกิดประโยชน์สูงสุด สภาสถาปนิกจึงขอเสนอข้อมูลเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องรับผิดชอบ ในการบริหารโครงการตรวจสอบข้อมูลนี้ และใช้ประกอบการพิจารณาทบทวนการตัดสินใจ ในการบริหารโครงการต่อไป

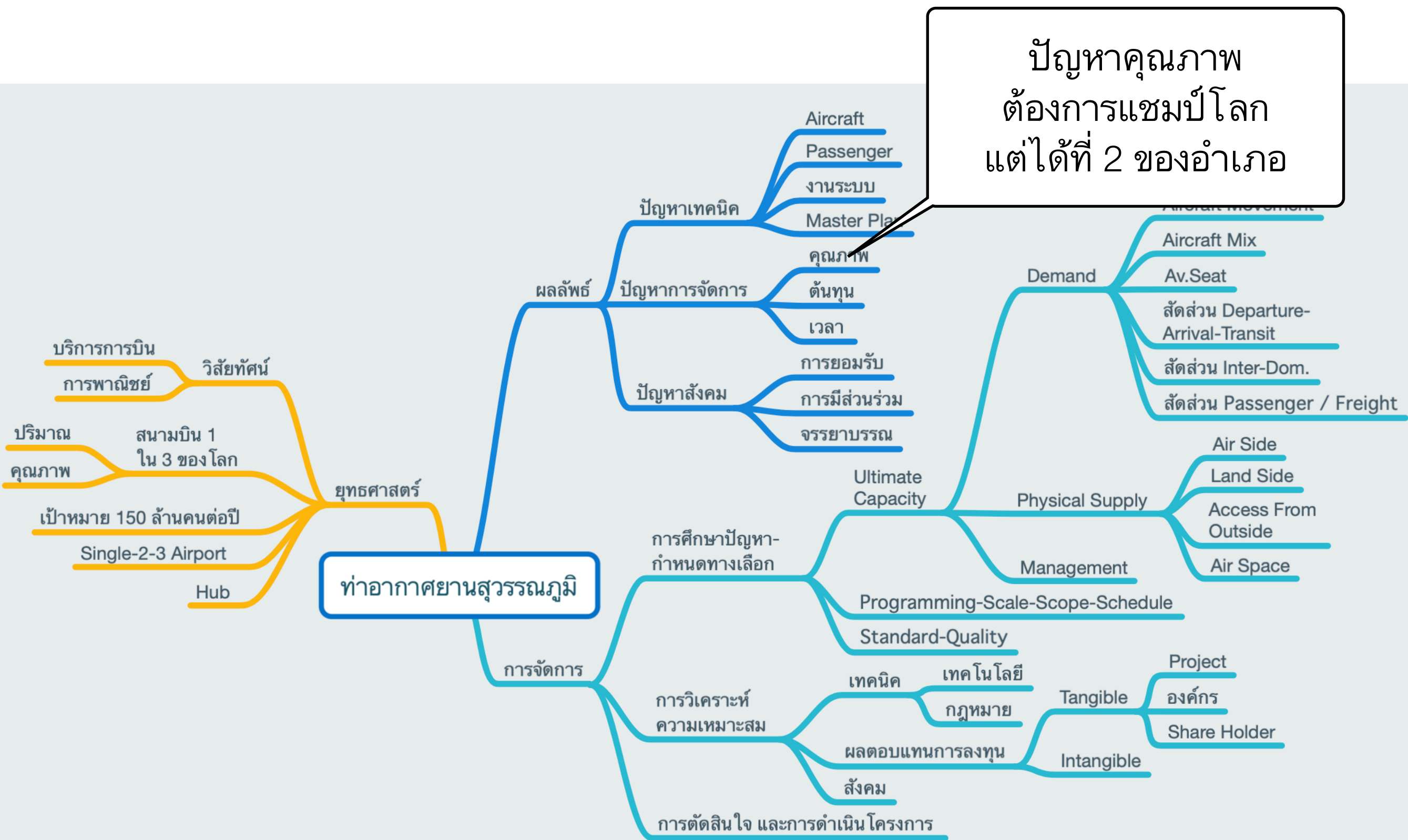
แบบ T2

- Master Plan ถือเป็น “ยุทธศาสตร์”
- ปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน-การสัญจรทั้งภาคอากาศและภาคพื้น การบริการด้านการบิน ต้นทุนการบริหารจัดการในระยะยาว
- ความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร
- มีโครงการพัฒนาอื่นรองรับการขยายตัวอยู่แล้ว

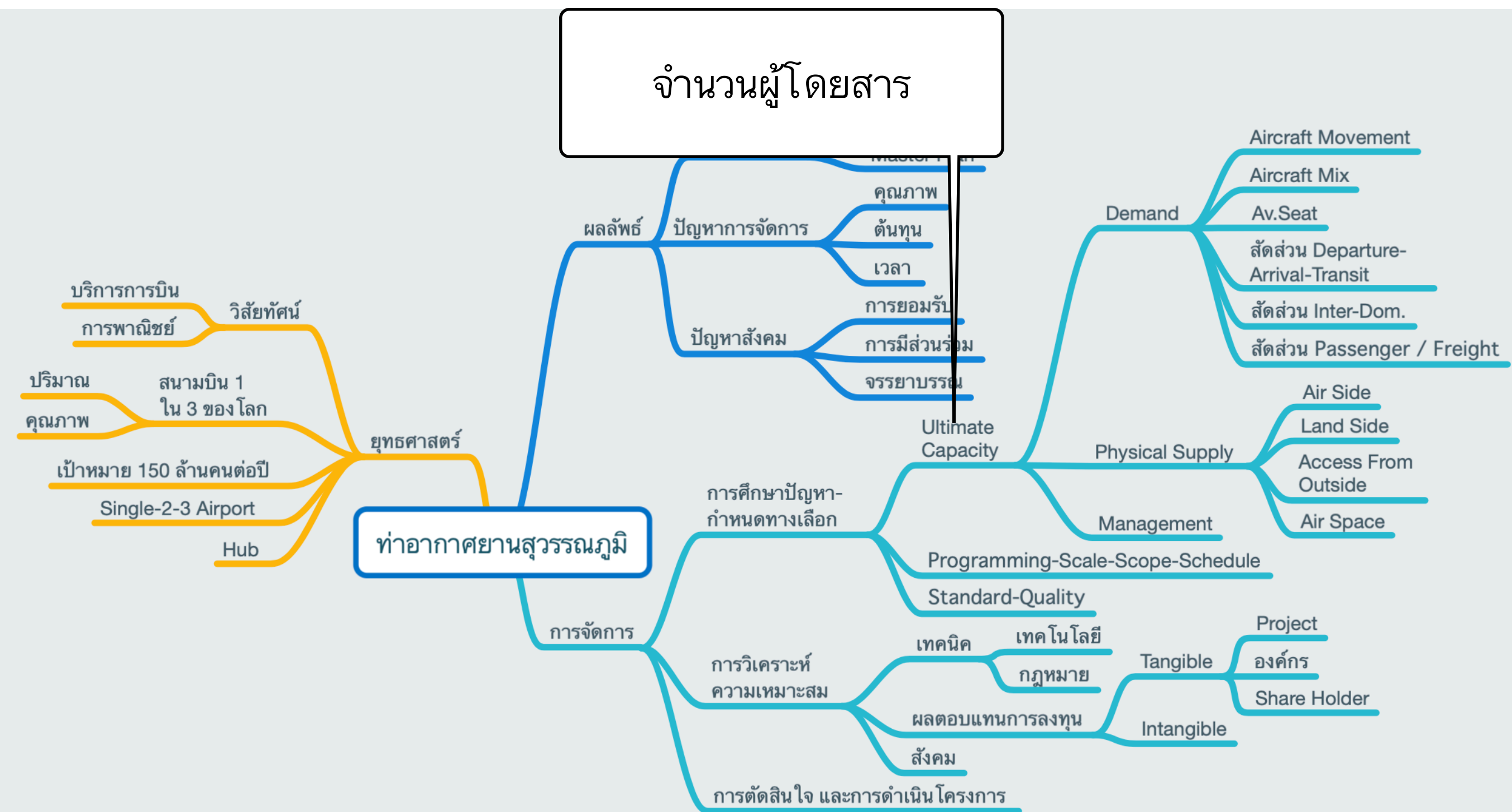
กรรม เลือก	ผลการคัดเลือก	แถลงข่าว ครั้งที่ 1	แถลงข่าว ครั้งที่ 2
	ส.ค.61	31 ส.ค.61	26 ก.ย.61

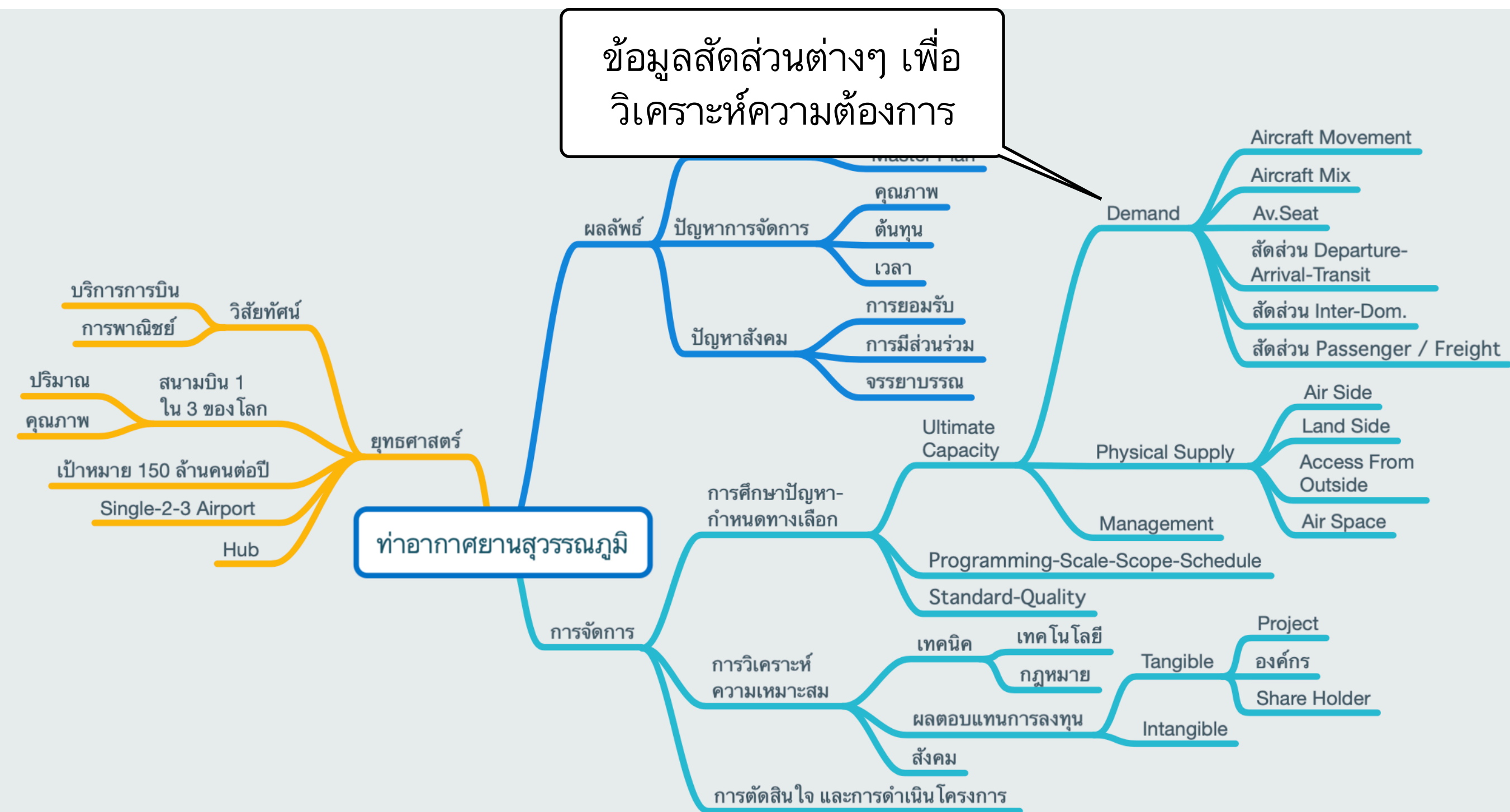
ถูกระเบียบ
แต่ผลลัพธ์มีปัญหา



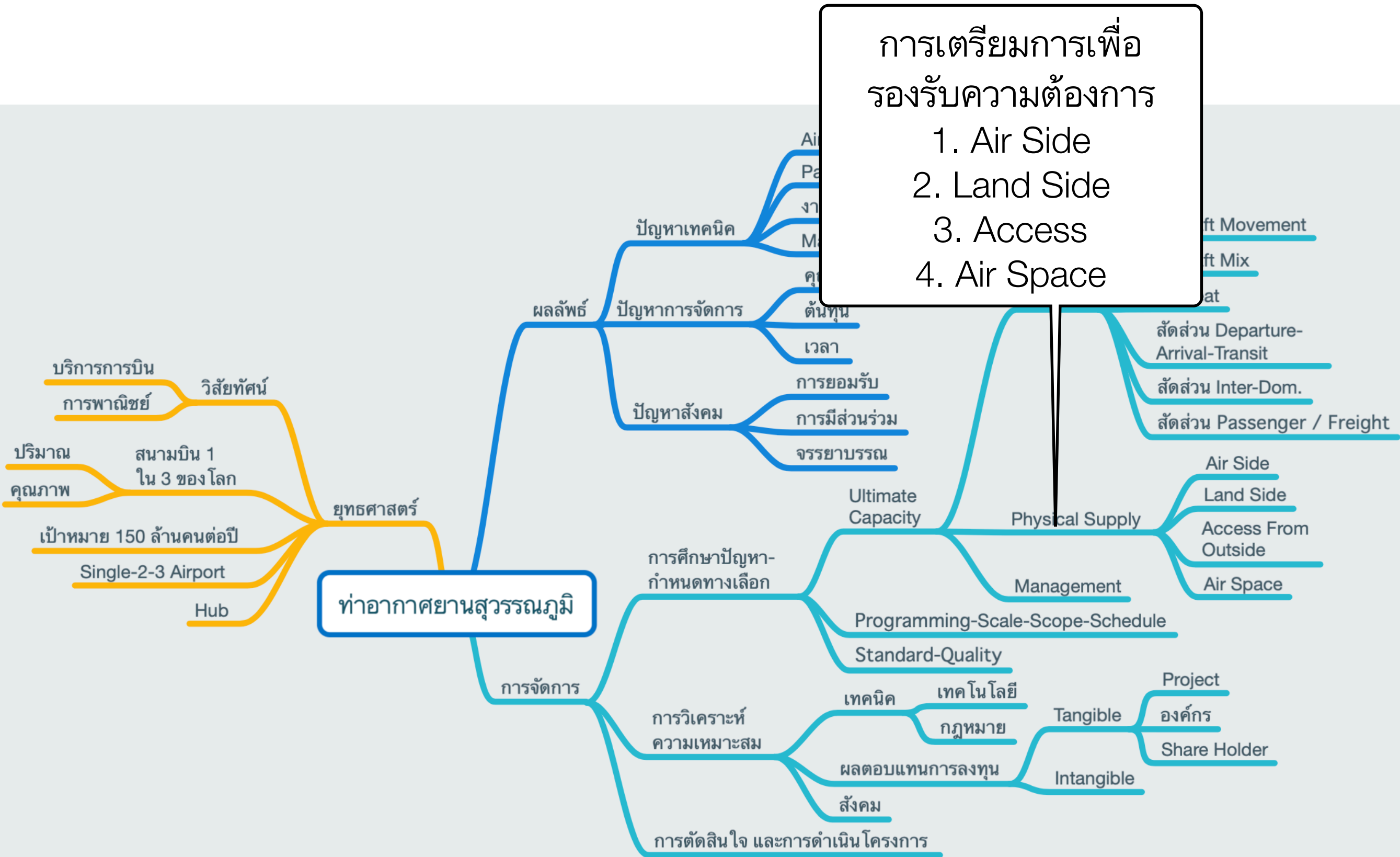


ปัญหาคุณภาพ
ต้องการแชมป์โลก
แต่ได้ที่ 2 ของอำเภอ







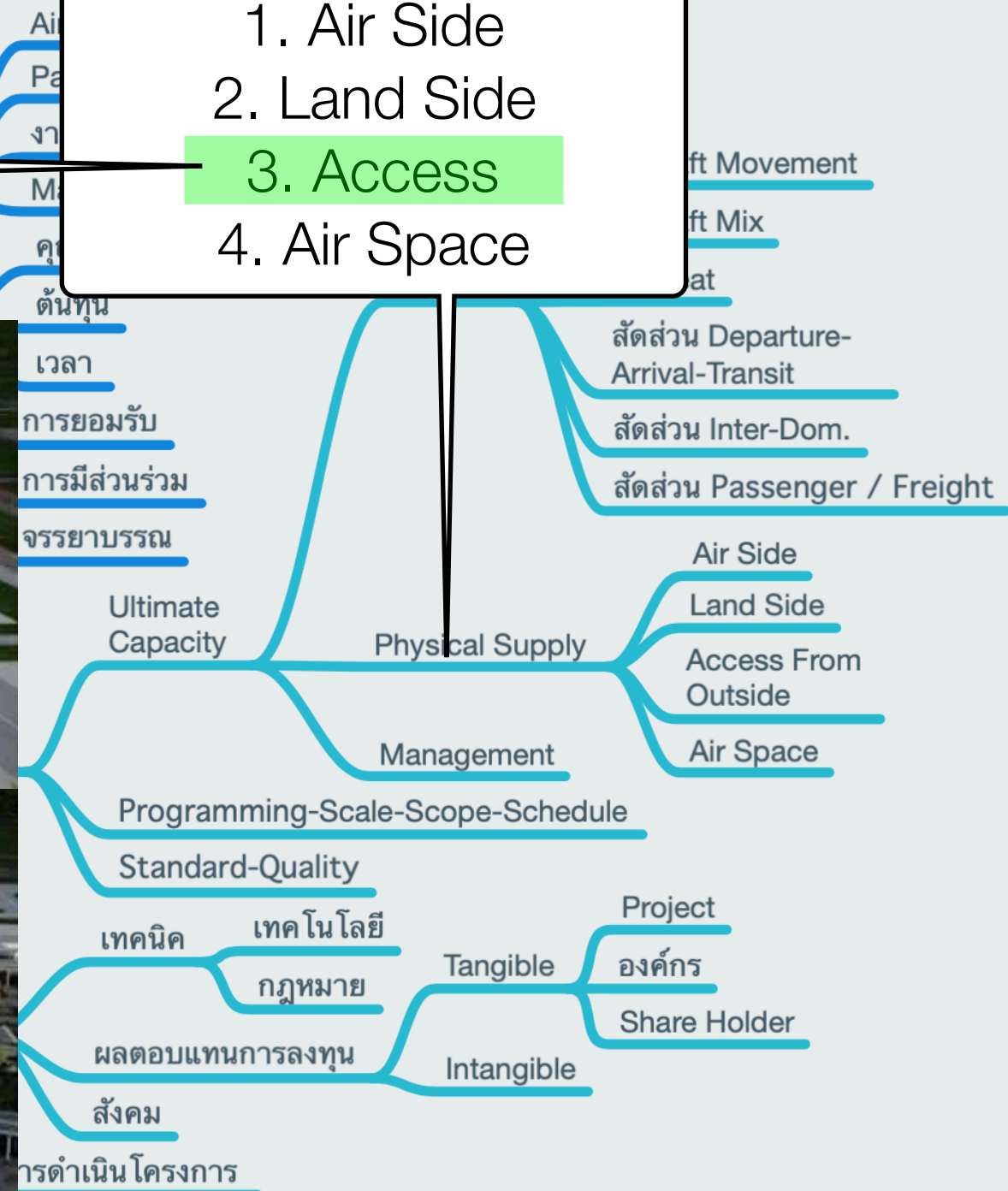
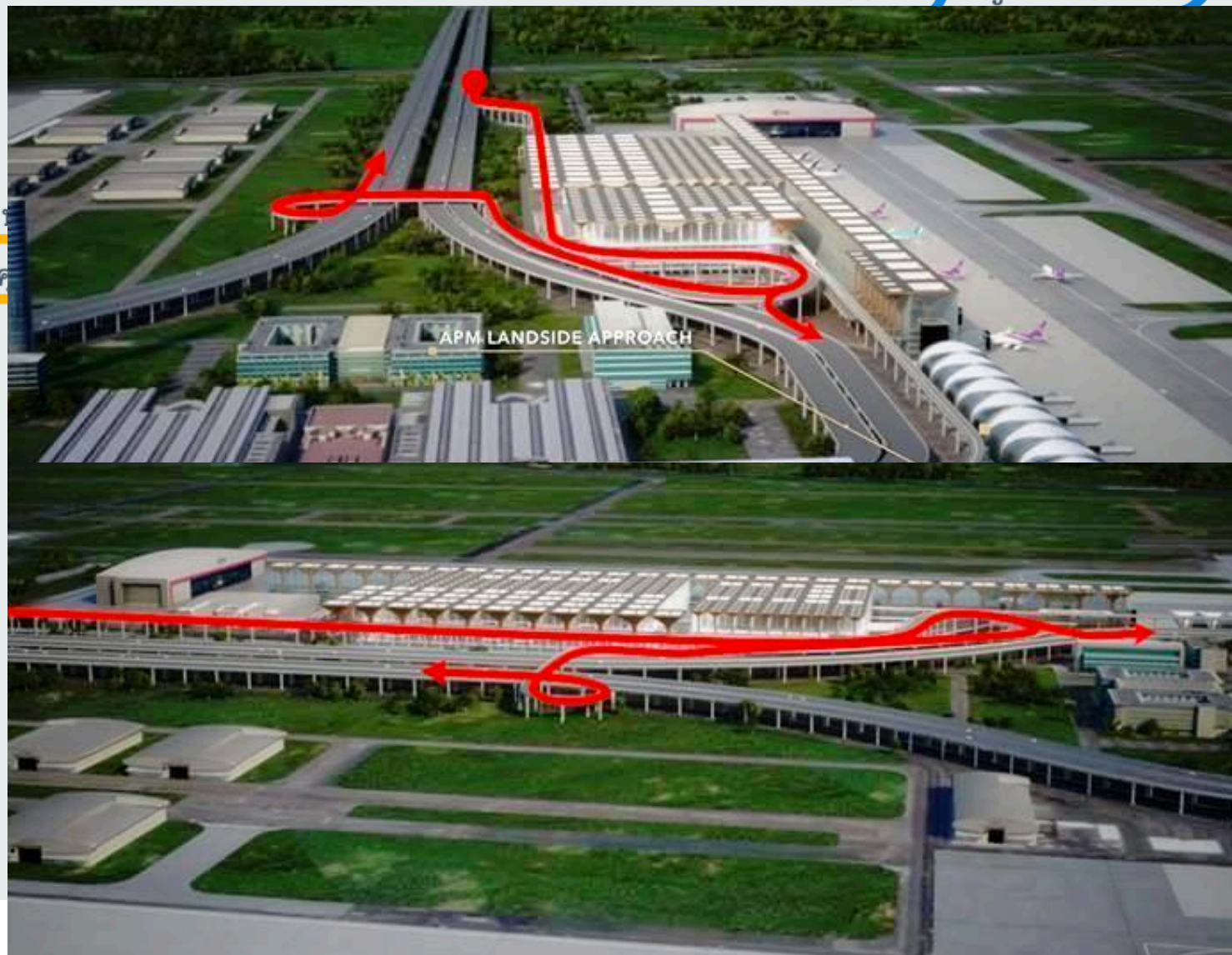


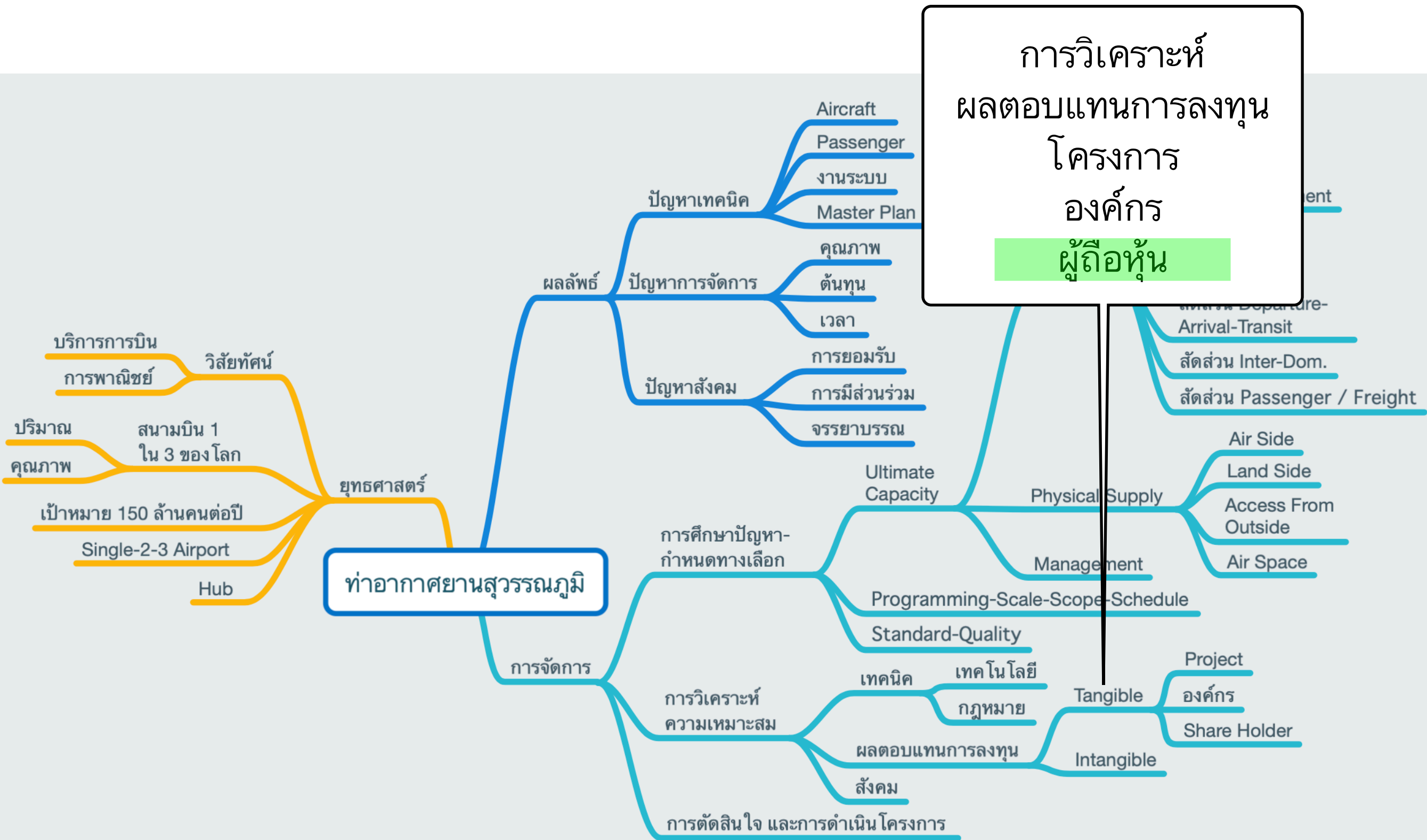
การเตรียมการเพื่อ
รองรับความต้องการ

1. Air Side
2. Land Side
3. Access
4. Air Space

ถนนทางเข้า มีเท่าเดิม
เพิ่มเติม Terminal 2
-
ให้ผู้ออกแบบรายงาน
ผลการศึกษาด้านจราจร

การเตรียมการเพื่อ
รองรับความต้องการ
1. Air Side
2. Land Side
3. Access
4. Air Space





การวิเคราะห์
ผลตอบแทนการลงทุน
โครงการ
องค์กร
ผู้ถือหุ้น

Departure-Arrival-Transit
สัดส่วน Inter-Dom.
สัดส่วน Passenger / Freight

Air Side
Land Side
Access From Outside
Air Space

Project
องค์กร
Share Holder



ปัญหาด้านการจัดการ โครงการ T2

- Master Plan
- กระบวนการศึกษาโครงการ จัดทำ Programming
- การตัดสินใจดำเนินโครงการ
- กระบวนการการจัดซื้อจัดจ้าง เกณฑ์คุณภาพ

โครงการ	งบประมาณก่อสร้าง	ค่าจ้าง	อัตรา
Terminal 1	37,000	800 + 200	2.70%
Sat 1	26,000	800	3.08%
East Wing	5,000	148	2.96%
Terminal 2	35,000	330	0.94%
Concourse A Annex	11,000	330	3.00%

น่าจะเป็นการเตรียมการ
สำหรับ Concourse A

ปัญหาด้านการจัดการ โครงการ T2

- Master Plan
- กระบวนการศึกษาโครงการ จัดทำ Programming
- การตัดสินใจดำเนินโครงการ
- กระบวนการการจัดซื้อจัดจ้าง เกณฑ์คุณภาพ

ผลการคัดเลือก

อันดับ 1 ได้ 97.5 คะแนน

อันดับ 2 ได้ 94.5 คะแนน

คุณภาพต่างกัน 3%

ผลงานนำไปก่อสร้างโดย

ใช้งบประมาณ 42,000 ล้านบาท

ความเสียหายเชิงคุณภาพ 1,260 ล้านบาท

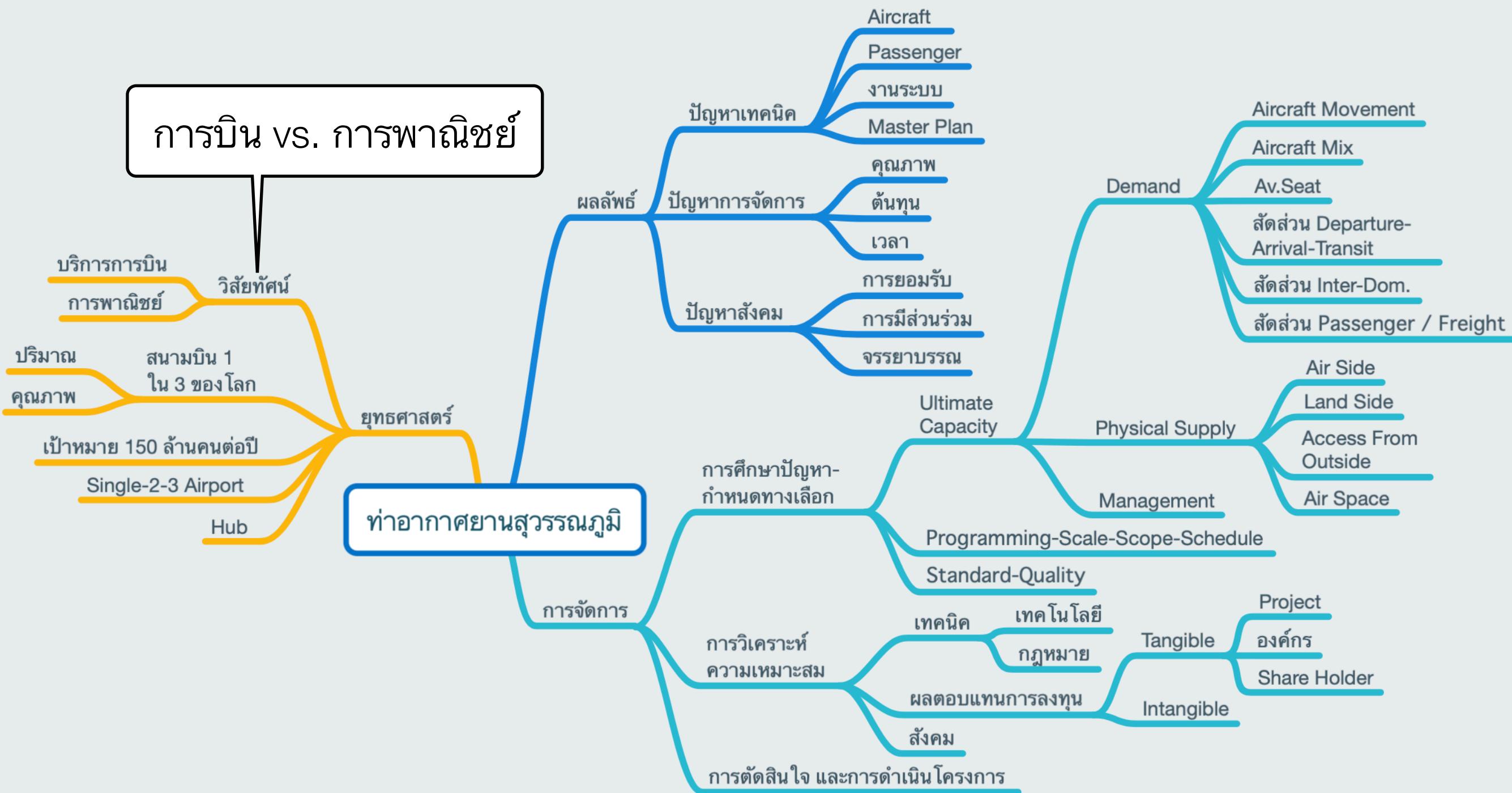
ยังไม่รวมความเสียหายเรื่องเวลา

ปัญหาด้านการจัดการ โครงการขยาย T1

- Master Plan เตรียมการไว้สำหรับต่อเติม
- การต่อเติมไม่ได้ทำให้สถาปัตยกรรมแสนล้านเสียหาย
- แต่การต่อเติมที่ผิดเพี้ยนไปอาจทำให้สถาปัตยกรรมแสนล้านเสียหาย
- กระบวนการตัดสินใจ จ้างออกแบบไปแล้ว แต่กลับบอกว่าทำไม่ได้

การต่อเติมขยาย T1 ทั้งด้าน East ละ West
ได้พื้นที่ Terminal เพิ่ม 57%
งบประมาณก่อสร้าง 10,000 ล้านบาท
ทำได้ทันที มีแบบพร้อม
ไม่มีปัญหาโครงสร้างพื้นฐาน

การบิน vs. การพาณิชย์



Skytrax

The World's Top 100 Airports - 2018

2017 Rating			2017 Rating		
1	Singapore Changi	1	21	Cape Town	19
2	Incheon	3	22	Brisbane	16
3	Tokyo Haneda	2	23	Dubai	20
4	Hong Kong	5	24	Auckland	22
5	Doha Hamad	6	25	Hamburg	27
6	Munich	4	26	Durban	35
7	Centrair Nagoya	7	27	Melbourne	30
8	London Heathrow	9	28	London City	36
9	Zurich	8	29	Denver	28
10	Frankfurt	10	30	Dusseldorf	40
11	Tokyo Narita	14	31	Cologne / Bonn	29
12	Amsterdam	11	32	Johannesburg	37
13	Kansai	12	33	Beijing Capital	25
14	Vancouver	13	34	Cincinnati	26
15	Taiwan Taoyuan	21	35	Haikou	48
16	Helsinki	17	36	Bangkok Suvarnabhumi	38
17	Vienna	24	37	Paris CDG	32
18	Shanghai Hongqiao	18	38	Xi'an	45
19	Copenhagen	15	39	Athens	53
20	Sydney	23	40	Gimpo	47

Skytrax

ตัวอย่างตัวชี้วัด ขาเข้า

- ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน
- ระยะทางเดินและความสะดวกจากที่จอดเครื่องบินไปถึงจุดตรวจหนังสือเดินทาง
- ความสะดวก ในการต่อเที่ยวบิน
- เวลาที่รอสัมภาระ
- ความพอเพียงของ ระบบขนส่งสาธารณะและ แท็กซี่
- ความพอเพียงและความสะดวกของที่จอดรถ
- จำนวนห้องน้ำ ความสะอาด และ ความยากง่ายต่อการเข้าถึง
- ค่าโดยสารรถสาธารณะ
- การเดินทางจากสนามบินเข้าเมือง

Skytrax

ตัวอย่างตัวชี้วัด ขาออก

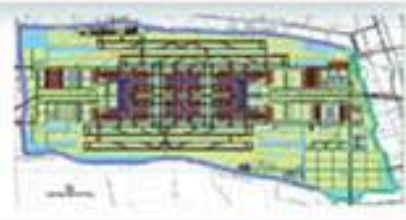
- ความสะดวก ในการเดินทางมาสนามบิน
- เวลา ที่ ใช้เช็คอิน
- ความรวดเร็วของการตรวจ Security Screening
- ความหลากหลายของ ร้านค้าร้านอาหาร
- ราคาสินค้า ในสนามบิน
- ราคาสินค้า ใน ร้านอาหาร ความคุ้มค่าเงิน
- การจัด ให้มีสิ่งอำนวยความสะดวกเช่น WIFI ที่ Charge โทรศัพท์ TV
- ความพอเพียงและความสะดวก ของ โถงพักคอย
- จำนวนห้องน้ำและความสะอาด
- Ambient Atmosphere เช่น อุณหภูมิ เสียง กลิ่น บรรยากาศ
- ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบิน

ความเป็นมาแผนแม่บทท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

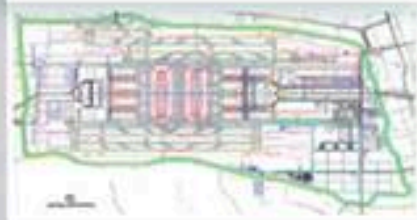


2536 — • — 2546 — • — 2552 — • — 2554 — • — 2561

ผู้ศึกษาออกแบบ
GEC : Dual Airport
รองรับ **100** ล้านคน
2 เทอร์มินัล
4 รันเวย์



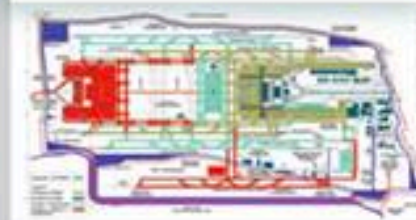
ผู้ศึกษาออกแบบ
PMC : Single Airport
รองรับ **120** ล้านคน
2 เทอร์มินัล
4 รันเวย์



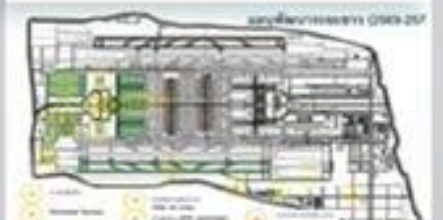
ผู้ศึกษาออกแบบ
ICAO/LBG : Dual Airport
รองรับ **135** ล้านคน
2 เทอร์มินัล
4 รันเวย์



ผู้ศึกษาออกแบบ
ICAO/Leigh Fisher :
Single Airport
รองรับ **135** ล้านคน
3 เทอร์มินัล
5 รันเวย์



ปัจจุบัน : Dual Airport
รองรับ **150** ล้านคน
3 เทอร์มินัล
4 รันเวย์



2017

Rank	Airport	Country	Code (IATA/ICAO)	Total passengers
1	Hartsfield–Jackson Atlanta International Airport	United States	ATL/KATL	103,902,992
2	Beijing Capital International Airport	China	PEK/ZBAA	95,786,442
3	Dubai International Airport	United Arab Emirates	DXB/OMDB	88,242,099
4	Tokyo Haneda Airport	Japan	HND/RJTT	85,408,975
5	Los Angeles International Airport	United States	LAX/KLAX	84,557,968
6	O'Hare International Airport	United States	ORD/KORD	79,828,183
7	London Heathrow Airport	United Kingdom	LHR/EGLL	78,014,598
8	Hong Kong International Airport	Hong Kong SAR, China	HKG/VHHH	72,665,078
9	Shanghai Pudong International Airport	China	PVG/ZSPD	70,001,237
10	Paris-Charles de Gaulle Airport	France	CDG/LFPG	69,471,442
11	Amsterdam Airport Schiphol	The Netherlands	AMS/EHAM	68,515,425
12	Dallas/Fort Worth International Airport	United States	DFW/KDFW	67,092,194
13	Guangzhou Baiyun International Airport	China	CAN/ZGGG	65,887,473
14	Frankfurt Airport	Germany	FRA/EDDF	64,500,386
15	Istanbul Atatürk Airport	Turkey	IST/LTBA	63,859,785
16	Indira Gandhi International Airport	India	DEL/VIDP	63,451,503
17	Soekarno-Hatta International Airport	Indonesia	CGK/WIII	63,015,620
18	Singapore Changi Airport	Singapore	SIN/WSSS	62,219,573
19	Seoul Incheon International Airport	Republic of Korea	ICN/RKSI	62,157,834
20	Denver International Airport	United States	DEN/KDEN	61,379,396
21	Suvarnabhumi Airport	Thailand	BKK/VTBS	60,860,557
22	John F. Kennedy International Airport	United States	JFK/KJFK	59,392,500
23	Kuala Lumpur International Airport	Malaysia	KUL/WMKK	58,558,440

No	Airport	MAP	Contact Gate	Remote Gate	Contact + Remote	Ratio
1.	Bangkok Suvarnabhumi	45	51	69	120	2.67
2.	Hongkong Intl Terminal 1	60	59	38	97	1.61
3.	Incheon Intl Terminal Phase 1	30	44	16	60	2.00
4.	Kuala Lumpur Intl Terminal Phase 1	25	46	38	84	3.36
5.	Beijing Capital Intl Terminal 3	43	73	76	149	3.47
6.	Singapore Changi Intl Terminal 3	22	28	10	38	1.73

- กล่าวโดยสรุป 1 MAP จะใช้ประมาณ 2.5 Gates และกรณีนี้อยู่ที่ $2.5 \times 30 = 75$ Gates
- ซึ่งจะสอดคล้องกับ $28 / 15 = 1.9$ Gates / 1 MAP (SAT1) ทั้งนี้โดยมี Gate สำหรับเครื่องบิน Code-F รวมอยู่ถึง 8 Code-F แล้ว
- การคำนวณในข้างต้นนั้นเป็นบัญญัติไตรยางค์ให้เห็น แต่การคำนวณจริงใช้ Peak Time Analysis ของ ICAO

