



รายงานการพิจารณาศึกษา

เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน
ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง
หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

ของ คณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน
ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง
หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

ของ
คณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา



สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา



(สำเนา)

บันทึกข้อความ

ส่วนราชการ คณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา

ที่ สว.๐๐๐๙.๐๙ / (ร.๔๐)

วันที่ ๒๒ ธันวาคม ๒๕๖๖

เรื่อง รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบัน

ไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

กราบเรียน ประธานวุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) วันอังคารที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติตั้งคณะกรรมการสามัญประจำสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) ซึ่งคณะกรรมการการศึกษาระดับอุดมศึกษา เป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภาคณะหนึ่ง มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณา สอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง ซึ่งปัจจุบันกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| ๑. พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ | ประธานคณะกรรมการ |
| ๒. พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง |
| ๓. นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง |
| ๔. พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม |
| ๕. นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์ | รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่ |
| ๖. นางจิริดา สงฆ์ประชา | เลขานุการคณะกรรมการ |
| ๗. นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์ | รองเลขานุการคณะกรรมการ |
| ๘. นายชากีร์ พิทักษ์कुมพล | โฆษกคณะกรรมการ |
| ๙. หม่อมหลวงสกุล มาลากุล | รองโฆษกคณะกรรมการ |
| ๑๐. พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์ | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๑. นายอุปกิต ปาจริยางกูร | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๒. นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๓. นายอมร นิลเปรม | ที่ปรึกษาคณะกรรมการ |
| ๑๔. พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์ | กรรมการ |
| ๑๕. พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์ | กรรมการ |
| ๑๖. นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ | กรรมการ |
| ๑๗. นายเกี้ยว แก้วสุทอ | กรรมการ |
| ๑๘. นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล | กรรมการ |
| ๑๙. พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล | กรรมการ |

บัดนี้ ...

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพ
ท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย เสร็จเรียบร้อยแล้ว
จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒
ข้อ ๘๘

จึงกราบเรียนมาเพื่อโปรดทราบและนำเสนอรายงานของคณะกรรมการต่อที่ประชุม
วุฒิสภาต่อไป

(ลงชื่อ) พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
(ยอดยุทธ บุญญาธิการ)
ประธานคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

สำเนาถูกต้อง



(นางสาวลักษณพรณ แสงสีทอง)
ผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา



รายนาม

คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ
ประธานคณะกรรมการ



พลโท จเรศักดิ์ อานภาพ
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่หนึ่ง



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สอง



พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สาม



นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์
รองประธานคณะกรรมการ
คนที่สี่



นางจिता สงษ์ประชา
เลขาธิการคณะกรรมการ



นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์
รองเลขาธิการคณะกรรมการ



นายชาภิย์ พิทักษ์คุณพล
โฆษกคณะกรรมการ



หม่อมหลวงสกล มาลากุล
รองโฆษกคณะกรรมการ



พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอุปกิต ปางรียงกูร
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



นายอมร นิลเปรม
ที่ปรึกษาคณะกรรมการ



พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์
กรรมการ



พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์
กรรมการ



นายสุรเดช จิรัฐิติเจริญ
กรรมการ



นายเกี้ยว แก้วสอ
กรรมการ



นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล
กรรมการ



พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจตกุล
กรรมการ



รายนาม

คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
ประธานคณะอนุกรรมการ



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองประธานฯ คนที่หนึ่ง



นายเกี้ยว แก้วสุทอ
รองประธานฯ คนที่สอง



พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเดือน
เลขาธิการคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก อธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ
อนุกรรมการ



พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นวลปลอด
อนุกรรมการ



นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อด้วง
อนุกรรมการ



นาวาอากาศเอก กันต์พัฒน์ มังคละศิริ
อนุกรรมการ



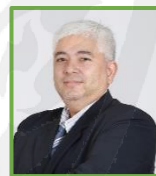
นางศิริพร เย็นเปี่ยม
อนุกรรมการ



เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ
อนุกรรมการ



ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ
อนุกรรมการ



นายนวนทัศน์ ก้องสมุทร
อนุกรรมการ



พลอากาศเอก มนต์ รูปขจร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายยงยศ แก้วเขียว
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลเอก สุนัย สัมปตตะวนิช
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลเรือเอก ชัยวัฒน์ ศรีอักษรินทร์
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก ดิเรก พรหมประยูร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นางวาสนา คงสกุลทรัพย์
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



พลอากาศเอก ทศพล สง่าเนตร
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



นายศุภจิตร์ สิงหนุ
ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ



รายนาม

คณะกรรมการรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย



นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์
รองหัวหน้าคณะกรรมการ



พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ
หัวหน้าคณะกรรมการ



นายเกี่ยว แก้วสุทนต์
รองหัวหน้าคณะกรรมการ



พลอากาศเอก อธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ
คณะกรรมการ



นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อดวง
คณะกรรมการ



นาวาอากาศโท ญัฐ โหมาศวีน
คณะกรรมการ



เรืออากาศตรี สอนง มิ่งเจริญ
คณะกรรมการ



นางศิริพร เย็นเปี่ยม
คณะกรรมการ



นางกัญจนากา ประสิทธิ์ลาโก
คณะกรรมการ



นายกิตติโชค จิตต์สตรศรี
คณะกรรมการ



นายกุลธน แยมพลอย
คณะกรรมการ



นายวาทันท์ ก้องสมุทร
คณะกรรมการ



นายบุญชัย กิตติธราทรัพย์
คณะกรรมการ



นางสาวลิกษณิรญา คมนานุรักษ์
คณะกรรมการ



นายวิญญู ศรีวงษ์
คณะกรรมการ



นายวิศิษฐ์ โฆษิตานนท์
คณะกรรมการ



นายศุภชัย แก้วศิริ
คณะกรรมการ



นายสุธี จุลชาติ
คณะกรรมการ



นายณรงค์ อรุณภาคมงคล
คณะกรรมการผู้แทนกรมท่าอากาศยาน



พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเดือน
เลขาธิการและคณะกรรมการ



นางวาสนา คงสกุลทรัพย์
ผู้ช่วยเลขาธิการและคณะกรรมการ



นางสาวจารุกร แม้นจริง
ผู้ช่วยเลขาธิการและคณะกรรมการ

รายงานการพิจารณาศึกษา
เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน
ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย
ของ
คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา

ด้วยในคราวประชุมวุฒิสภา ครั้งที่ ๑๗ (สมัยสามัญประจำปีครั้งที่หนึ่ง) เมื่อวันที่ ๑๐ กันยายน ๒๕๖๒ ที่ประชุมวุฒิสภาได้ลงมติตั้งคณะกรรมการการคมนาคม ซึ่งเป็นคณะกรรมการสามัญประจำวุฒิสภา ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๗๘ วรรคสอง (๔) มีหน้าที่และอำนาจพิจารณาร่างพระราชบัญญัติ กระทู้กิจการ พิจารณาสอบหาข้อเท็จจริง หรือศึกษาเรื่องใด ๆ ที่เกี่ยวกับการคมนาคม ทั้งการจราจรทางบก ทางน้ำ ทางอากาศ ทางอวกาศ การขนส่งมวลชน การขนส่งสินค้า การพาณิชย์นาวี โครงสร้างพื้นฐานเชื่อมโยงไทยเชื่อมโลก พิจารณาศึกษา ติดตาม เสนอแนะ และเร่งรัดการปฏิรูปประเทศ และแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติที่อยู่ในหน้าที่และอำนาจ และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

บัดนี้ คณะกรรมการได้ดำเนินการพิจารณาศึกษา เรื่อง “แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย” เสร็จเรียบร้อยแล้ว จึงขอรายงานผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวต่อวุฒิสภาตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๙๘ ดังนี้

๑. การดำเนินงาน

๑.๑ คณะกรรมการได้มีมติเลือกตำแหน่งต่าง ๆ ดังนี้

๑.๑.๑ พลเอก ยอดยุทธ บุญญาธิการ	ประธานคณะกรรมการ
๑.๑.๒ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	รองประธานคณะกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๑.๓ นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สอง
๑.๑.๔ พลเอก ธวัชชัย สมุทรสาคร	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สาม
๑.๑.๕ นายวิรัตน์ เกสสมบูรณ์	รองประธานคณะกรรมการ คนที่สี่
๑.๑.๖ นางจิริดา สงฆ์ประชา	เลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๗ นายสุวรรณ เลิศปัญญาโรจน์	รองเลขานุการคณะกรรมการ
๑.๑.๘ นายชากีร์ พิทักษ์คุมพล	โฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๙ หม่อมหลวงสกุล มาลากุล	รองโฆษกคณะกรรมการ
๑.๑.๑๐ พลตรี กลชัย สุวรรณบูรณ์	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๑ นายอุปกิต ปาจริยางกูร	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๒ นายสุรสิทธิ์ ตรีทอง	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ
๑.๑.๑๓ นายอมร นิลเปรม	ที่ปรึกษาคณะกรรมการ

๑.๑.๑๔ พลเอก เทพพงศ์ ทิพยจันทร์	กรรมการ
๑.๑.๑๕ พลเรือเอก พัลลภ ตมิศานนท์	กรรมการ
๑.๑.๑๖ นายสุรเดช จิรฐิติเจริญ	กรรมการ
๑.๑.๑๗ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	กรรมการ
๑.๑.๑๘ นายถาวร เทพวิมลเพชรกุล	กรรมการ
๑.๑.๑๙ พลเอก สมศักดิ์ นิลบรรเจิดกุล	กรรมการ

๑.๒ คณะกรรมการได้มีมติแต่งตั้งผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๗ วรรคสี่ ดังนี้

๑.๒.๑ นางสาวลักษณพรธณ แสงสีทอง	ผู้บังคับบัญชากลุ่มงาน สำนักกรรมการ ๑
๑.๒.๒ นายชูพงศ์ สายสร้อย	นิติกรชำนาญการพิเศษ สำนักกรรมการ ๑

๑.๓ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เพื่อทำหน้าที่พิจารณาศึกษา ติดตาม แนวทางการพัฒนาระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศของประเทศให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ ทั้งนี้ ตามข้อบังคับการประชุมวุฒิสภา พ.ศ. ๒๕๖๒ ข้อ ๘๙ ซึ่งปัจจุบันอนุกรรมการคณะนี้ ประกอบด้วย

๑.๓.๑ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	ประธานคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๒ นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่หนึ่ง
๑.๓.๓ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	รองประธานคณะอนุกรรมการ คนที่สอง
๑.๓.๔ พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์	อนุกรรมการ
๑.๓.๕ พลอากาศตรี วีระศักดิ์ นวลปลอด	อนุกรรมการ
๑.๓.๖ นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อดวง	อนุกรรมการ
๑.๓.๗ นาวาอากาศเอก กันต์พัฒน์ มังคละศิริ	อนุกรรมการ
๑.๓.๘ นางศิริพร เย็นเปี่ยม	อนุกรรมการ
๑.๓.๙ เรืออากาศตรี สมอง มิ่งเจริญ	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๐ ร้อยโท อธิศักดิ์ พัดชื่นใจ	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๑ นายนวทัศน์ ก้องสมุทร	อนุกรรมการ
๑.๓.๑๒ พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญเพื่อน	เลขานุการคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๓ พลอากาศเอก มนัส รูปขจร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๔ นายยงยศ แก้วเขียว	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๕ พลเอก สุนัย สัมปัตตะวนิช	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๖ พลเรือเอก ชัยวัฒน์ ศรีอักษรินทร์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๗ พลอากาศเอก ดิเรก พรหมประยูร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑.๓.๑๘ นางวาสนา คงสกุลทรัพย์	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๑๙ พลอากาศเอก ทศพล สง่าเนตร	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ
๑.๓.๒๐ นายศุภจิตร์ สิงหนุ	ที่ปรึกษาคณะอนุกรรมการ

๑.๔ คณะกรรมการได้มีมติตั้งคณะกรรมการรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนา ศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย ในคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ซึ่งปัจจุบันคณะทำงานคณะนี้ ประกอบด้วย

๑.๔.๑ พลโท จเรศักดิ์ อานุภาพ	หัวหน้าคณะทำงาน
๑.๔.๒ นายกำพล เลิศเกียรติดำรงค์	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๑.๔.๓ นายเกี้ยว แก้วสุทอ	รองหัวหน้าคณะทำงาน
๑.๔.๔ พลอากาศเอก อิทธิศักดิ์ นาคะวิสุทธิ์	คณะทำงาน
๑.๔.๕ นาวาอากาศเอก จิรพล เกื้อด้วง	คณะทำงาน
๑.๔.๖ นาวาอากาศโท ญัฐ โหมาศวิน	คณะทำงาน
๑.๔.๗ เรืออากาศตรี สนอง มิ่งเจริญ	คณะทำงาน
๑.๔.๘ นางศิริพร เย็นเปี่ยม	คณะทำงาน
๑.๔.๙ นางกัญจนภา ประสิทธิลาภ	คณะทำงาน
๑.๔.๑๐ นายกิตติโชค จิตต์สดศรี	คณะทำงาน
๑.๔.๑๑ นายกุลธน แยมพลอย	คณะทำงาน
๑.๔.๑๒ นายนวัตศน์ ก้องสมุทร	คณะทำงาน
๑.๔.๑๓ นายบุญชัย กิตติธารทรัพย์	คณะทำงาน
๑.๔.๑๔ นางสาวลักษณิรายา คณานุรักษ์	คณะทำงาน
๑.๔.๑๕ นายวิญญู ศรีวงษ์	คณะทำงาน
๑.๔.๑๖ นายวิศัลย์ โฆษิตานนท์	คณะทำงาน
๑.๔.๑๗ นายศุภชัย แก้วศิริ	คณะทำงาน
๑.๔.๑๘ นายสุธี จุลชาติ	คณะทำงาน
๑.๔.๑๙ นายณรงค์ อรุณภาคมงคล	คณะทำงาน
๑.๔.๒๐ พลอากาศเอก อภิศักดิ์ บุญผื่อน	เลขานุการและคณะทำงาน
๑.๔.๒๑ นางวาสนา คงสกุลทรัพย์	ผู้ช่วยเลขานุการและคณะทำงาน
๑.๔.๒๒ นางสาวจารุกร แม่นจริง	ผู้ช่วยเลขานุการและคณะทำงาน

๒. วิธีการพิจารณาศึกษา

๒.๑ คณะกรรมการได้เชิญผู้เกี่ยวข้องมาให้ข้อมูลข้อเท็จจริงประกอบการพิจารณาศึกษา ของคณะอนุกรรมการ ดังนี้

๒.๑.๑ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

๑. นายศรัณย เบ็ญจนิรัตน์	รองผู้อำนวยการสำนักงานการบิน พลเรือนแห่งประเทศไทย
--------------------------	--

๒. นายอนันต์ คณาวิวัฒน์ไชย ผู้จัดการฝ่ายกำกับดูแลทางด้าน
เศรษฐกิจ
๓. นางสาวปารมิตา อุทาสิน ผู้จัดการฝ่ายพัฒนาและส่งเสริม
กิจการการบินพลเรือน
๔. นางสาวจารุภา เฟื่องสง่า หัวหน้ากองใบอนุญาตประกอบ
กิจการการบินพลเรือน
๕. นางสาวนัชชา กิจบำรุง พนักงานอาวุโสกองใบอนุญาต
ประกอบกิจการการบินพลเรือน
๖. นางสาวภิญญาวิณี ฐิติสมานรัตน์ พนักงานกองใบอนุญาต
ประกอบกิจการการบินพลเรือน
๗. นางสาวณัฐนิชา วัชรภรณ์ พนักงานกองกำกับนโยบาย
และมาตรฐานทางเศรษฐกิจ
๘. นางสาวสุธาสินี พุแสง พนักงานกองนโยบายการบินพลเรือน
- ๒.๑.๒ กรมท่าอากาศยาน
๑. นายเกียรติชัย ชัยเรืองยศ รองอธิบดี
๒. นายณรงค์ อรุณภาคมงคล ผู้อำนวยการกองส่งเสริมกิจการ
ท่าอากาศยาน
๓. นางสาวพิมลวรรณ แยมอยู่ ผู้อำนวยการกองแผนงาน
๔. นายชุมพล ปานอัน ผู้อำนวยการท่าอากาศยานเพชรบูรณ์
๕. นายจักรวาล สากรัด นักวิเคราะห์นโยบายและแผน
ชำนาญการพิเศษ
๖. นายนราธิป ดีแก้ว ผู้แทนผู้อำนวยการกองก่อสร้าง
และบำรุงรักษา
๗. นางสาวอัญชิตรา บุญซ้อน หัวหน้ากลุ่มความปลอดภัย
๘. นายอนุรักษ เมืองทอง หัวหน้ากลุ่มวิศวกรรมและบำรุงรักษา
๙. นางสาวเรือนแก้ว เสนงูภา นักวิชาการขนส่งปฏิบัติการ
๑๐. นางจินตนา ถาวรบุตร หัวหน้าชุดตรวจอาวุธและวัตถุอันตราย
- ๒.๑.๓ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
๑. นางศรัญญา บุณยวัฒน์ ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
สายงานยุทธศาสตร์
๒. นางนุชดา สุกใส ผู้อำนวยการส่วนแผนกลยุทธ์
ฝ่ายกลยุทธ์องค์กร
๓. นางอมรพิศ นรินทร์ ผู้อำนวยการส่วนบริการการบิน
ฝ่ายปฏิบัติการเขตการบิน
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

๒.๑.๔ บริษัท วิฑูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

๑. นายสุนันท์ นิมพ์ก ผู้อำนวยการใหญ่
(บริหารจราจรทางอากาศ)
๒. นางสาวชนัญญา ปิ่นแก้วประเสริฐ ผู้อำนวยการศูนย์บริหารเครือข่าย
การปฏิบัติการจราจรทางอากาศ

๒.๑.๕ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

๑. นายวิษณุ กิจจาทร ผู้อำนวยการฝ่ายขาย
๒. นายฉัตร อารยะคุณ หัวหน้าฝ่ายบริหารตารางการบิน
๓. นางทัศนัชฎา ทัพพะกุล ณ อยุธยา หัวหน้ากลุ่มงานอุตสาหกรรมสัมพันธ
๔. นางวรียา เสือจำศิลป์ กลุ่มงานอุตสาหกรรมสัมพันธ
๕. นางสาวศมาภรณ์ ศิริมงคล กลุ่มงานบริการและควบคุม
สถานีภูมิภาค
๖. นางสาวเพ็ญใจ วงศ์ไชยเวช กลุ่มงานบริการและควบคุม
สถานีภูมิภาค
๗. นางสาวคณิงพร ชัดไพบูลย์ กลุ่มงานบริการและควบคุม
สถานีภูมิภาค

๒.๑.๖ บริษัท สายการบินนกแอร์ จำกัด (มหาชน)

๑. นายวุฒิมิ จุฬางกูร ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร
๒. นายพร้อมพันธ์ แสงแก้ว ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
๓. นายณัฐกร ชุณหงษา ผู้ช่วยประธานเจ้าหน้าที่
สายการพาณิชย์

๒.๑.๗ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

๑. นายนิจพัฒน์ ปิยะพันธ์ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
ฝ่ายสนามบิน
๒. นางสาวสุดาวดี เปาอินทร์ ผู้อำนวยการส่วนวางแผนการโดยสาร
และศึกษาเส้นทางการบิน

๒.๑.๘ บริษัท ไทยสมายล์แอร์เวย์ จำกัด

๑. นายอภิรัช ลิ้มปิสวัสดิ์ ประธานเจ้าหน้าที่สายปฏิบัติการ
๒. นางสาวสิริรัช รื่นณรงค์ พนักงานอาวุโสฝ่ายกลยุทธ์และแผน

๒.๑.๙ บริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด

๑. นายเกียรติพล ตันติกุล ผู้จัดการฝ่ายกิจการกำกับดูแล
๒. นายสิละ สนใจสุข ผู้จัดการฝ่ายเครือข่ายเส้นทางบิน
๓. นายจิรววัฒน์ ธีญอัครศิษฐ์ ผู้จัดการฝ่ายรัฐกิจสัมพันธ์
๔. นางสาวเบญจ ศรีเจริญชัย ผู้จัดการกลุ่มผลิตภัณฑ์

๒.๔ คณะกรรมการได้จัดสัมมนา เรื่อง “เหลียวหลัง แลหน้า การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยในบริบทใหม่” ณ โรงแรมอัสวิน แกรนด์ คอนเวนชั่น กรุงเทพมหานคร เมื่อวันที่ ๑๓ กันยายน ๒๕๖๖

๓. ผลการพิจารณาศึกษา

คณะกรรมการขอรายงานผลการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย โดยคณะกรรมการได้มอบหมายให้คณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศดำเนินการพิจารณาศึกษากรณีดังกล่าว ซึ่งคณะกรรมการได้พิจารณารายงานของคณะอนุกรรมการด้วยความละเอียดรอบคอบแล้ว และได้มีมติให้ความเห็นชอบกับรายงานดังกล่าว โดยถือเป็นรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ

จากผลการพิจารณาศึกษาเรื่องดังกล่าวข้างต้น คณะกรรมการจึงขอเสนอรายงานการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการโดยมีรายละเอียดตามรายงานทำยนี้ เพื่อให้วุฒิสภาได้พิจารณาหากวุฒิสภาให้ความเห็นชอบด้วยกับผลการพิจารณาศึกษาของคณะกรรมการ ขอได้โปรดแจ้งไปยังคณะรัฐมนตรีเพื่อพิจารณาและดำเนินการตามแต่เห็นสมควรต่อไป



(นางจिरดา สงษ์ประชา)

เลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
วุฒิสภา

สารบัญ

	หน้า
บทสรุปผู้บริหาร	ก
บทที่ ๑ บทนำ	๑
๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญ	๑
๑.๒ ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ	๓
๑.๓ วัตถุประสงค์	๔
๑.๔ ขอบเขตการศึกษา	๔
๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	๔
บทที่ ๒ การวิเคราะห์ศักยภาพและการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน	๗
๒.๑ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน	๘
๒.๒ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานปาย	๑๐
๒.๓ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแม่สะเรียง	๑๒
๒.๔ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานตาก	๑๔
๒.๕ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแพร่	๑๖
๒.๖ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์	๑๘
๒.๗ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานนครราชสีมา	๒๐
๒.๘ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานหัวหิน	๒๒
๒.๙ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานปัตตานี	๒๔
๒.๑๐ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานเบตง	๒๖
๒.๑๑ ผลการวิเคราะห์สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง	๒๗
๒.๑๒ ผลการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันในภาพรวมของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง	๒๙
๒.๑๓ ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน	๒๙
บทที่ ๓ วิธีพิจารณาศึกษา	๓๑
๓.๑ แหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา	๓๑
๓.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล	๓๒
๓.๓ กระบวนการพิจารณาศึกษา	๓๒

สารบัญ (ต่อ)

หน้า

บทที่ ๔ แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย	๓๕
๔.๑ แนวปฏิบัติที่ดีของการบริหารท่าอากาศยานขนาดเล็ก	๓๕
๔.๑.๑ การจัดการท่าอากาศยาน	๓๕
๔.๑.๒ การบริหารจัดการด้านการเงินของท่าอากาศยาน	๓๕
๔.๑.๓ การดำเนินงานท่าอากาศยาน	๓๗
๔.๑.๔ การวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยาน	๓๘
๔.๑.๕ การวัดประสิทธิภาพและการเปรียบเทียบ	๔๑
๔.๒ แนวปฏิบัติที่ดีของการใช้ท่าอากาศยานที่ใช้ประโยชน์ต่ำกว่าขีดความสามารถ หรือท่าอากาศยานที่ไม่ถูกใช้ประโยชน์	๔๑
๔.๓ การตลาดสำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็ก	๔๓
๔.๔ การพัฒนาบริการด้านการบินสำหรับท่าอากาศยาน	๔๖
๔.๔.๑ การศึกษาคู่มือ Passenger Air Service Development Techniques	๔๖
๔.๔.๒ การศึกษาคู่มือ Air Service Development for Regional Development Agencies	๔๙
๔.๔.๓ ผลการศึกษาแนวคิดและหลักการของการพัฒนาการบริการ การขนส่งทางอากาศ	๕๑
๔.๕ การอุดหนุนบริการด้านการบินในเส้นทางบินย่อย	๕๓
๔.๕.๑ ความหมายและลักษณะของการอุดหนุน (Subsidy)	๕๓
๔.๕.๒ ลักษณะของการอุดหนุน (Subsidy) ในการขนส่งทางอากาศ	๕๔
๔.๕.๓ ผลการศึกษาการอุดหนุนค่าโดยสารเส้นทางบินภูมิภาคในต่างประเทศ	๕๖
๔.๖ แนวคิดการเพิ่มการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคเอกชนในกิจการท่าอากาศยาน	๕๘
๔.๖.๑ แนวคิดและหลักการการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน	๕๘
๔.๖.๒ รูปแบบการเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน	๖๒

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
บทที่ ๕ สรุปผลและข้อเสนอแนะ	๖๙
๕.๑ สรุปผลการพิจารณา	๖๙
๕.๒ ข้อเสนอแนะด้านนโยบายและการวางแผน	๗๑
๕.๓ ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ	๗๒
๕.๔ ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ	๗๓
บรรณานุกรม	๗๗
ภาคผนวก	
- สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงานของคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ณ จังหวัดเพชรบูรณ์ วันที่ ๑๑ - ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖	

บทสรุปผู้บริหาร

ความเป็นมาและความสำคัญ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติ รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ สำหรับประเด็นท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์สอดคล้องกับแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐานระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ในส่วนแผนแม่บทย่อยที่ ๑) โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ โดยท่าอากาศยาน ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักสำหรับการขนส่งทางอากาศ เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งเป็นกลไกสำคัญของการขนส่งไปยังภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ ภาคธุรกิจการค้า ภาคการท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ ท่าอากาศยานของไทยนั้นจึงควรมีการบริหารจัดการพัฒนาในภาพรวมอย่างเป็นระบบ (Airport System) และควรมีการกำหนดบทบาท (Airport Positioning) ที่เหมาะสม เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้องและตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน กับแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) โดยมีประเด็นสำคัญที่จะต้องขับเคลื่อนคือพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity) โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้ง ความเชื่อมโยงกับตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย การเป็นศูนย์กลางการผลิตยนต์แห่งเอเชีย และเป็นศูนย์กลางด้านอาหารของโลก ความมีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนรองรับการลงทุน และพร้อมที่จะเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียน

ปัจจุบันนี้ มีท่าอากาศยานในประเทศไทย รวมทั้งสิ้น ๓๙ แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๖ แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๙ แห่ง อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓ แห่ง และอยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ จำนวน ๑ แห่ง จากการศึกษาพบว่าในรอบ ๕ ปีที่ผ่านมาท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ดังกล่าวข้างต้นจำนวนทั้ง ๓๙ แห่ง เป็นท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย (น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี) จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยานทั้งหมด และมีภารกิจเป็นโครงสร้างพื้นฐานด้านการบินเพื่อสนับสนุนทั้งกิจกรรมการบินในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง โดยให้บริการเที่ยวบินเชิงพาณิชย์ เที่ยวบินส่วนบุคคล เที่ยวบินราชการ และเที่ยวบินทางทหาร

จากที่กล่าวมาข้างต้น คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เห็นว่า ปัจจุบันเป็นช่วงที่ประเทศไทยได้มีการเปิดประเทศเพื่อรองรับการเดินทางทั้งภาคธุรกิจ ภาคการท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนสถานการณ์ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ อยู่ในเกณฑ์ที่ดีขึ้นมากร จนถึงขั้นยกระดับให้เป็นโรคระบาดประจำถิ่น อันจะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดของภาคการขนส่งทางอากาศ จึงเห็นสมควรที่จะมีการพิจารณาศึกษาและพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้มีความต่อเนื่องไร้รอยต่อ

เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนคุณภาพชีวิตคนให้มีความเป็นอยู่และการเข้าถึงโอกาสที่ดีขึ้น ตลอดจนทำให้เกิดความเชื่อมโยงตลาดและห่วงโซ่การผลิต จึงกำหนดให้มีการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

๑. เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ ตลอดจนสาเหตุซึ่งนำไปสู่ความเป็นท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี

๒. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ โอกาส และความเหมาะสมในการที่จะพัฒนาท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย เพื่อรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และของภูมิภาคเอเชีย

๓. เพื่อศึกษาขีดความสามารถในปัจจุบันของท่าอากาศยาน และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถที่เหมาะสมสำหรับท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย ให้เกิดการใช้ประโยชน์อย่างคุ้มค่าและลดภาระการบำรุงรักษาซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลตอบแทนอย่างคุ้มค่า

๔. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานในระดับจังหวัด และระดับภูมิภาคของประเทศไทยในอนาคต ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทย่อย ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค

การศึกษาได้กำหนดขอบเขตการพิจารณาโดยคำนึงถึงความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือและความทันสมัยของข้อมูล และมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการพิจารณาศึกษา เก็บข้อมูลทั้งจากแหล่งปฐมภูมิผ่านกิจกรรมประชุมระดมความคิดเห็น การสัมภาษณ์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และการศึกษาดูงานสถานที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน การพัฒนาความเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ตลอดจนสภาพแวดล้อมและปัจจัยสำคัญที่จะสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน และเก็บข้อมูลทุติยภูมิจากเอกสารต่าง ๆ ผลการศึกษาในอดีตที่มีความน่าเชื่อถือทันสมัย และเกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยาน การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ตลอดจนความต้องการและความพึงพอใจของการบริการการขนส่งทางอากาศ โดยข้อมูลเชิงคุณภาพทั้งหมดถูกวิเคราะห์ด้วยการวิเคราะห์เนื้อหาและการวิเคราะห์แก่นสาระ และข้อมูลเชิงปริมาณใช้การวิเคราะห์ทางสถิติเชิงพรรณนา สรุปผลการศึกษาได้ตามประเด็นหลักดังต่อไปนี้

สถิติการใช้ท่าอากาศยานและสภาพการณ์ในปัจจุบัน

ท่าอากาศยาน ซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย (น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี) จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งอยู่ในความผิดชอบของกรมท่าอากาศยานและตั้งอยู่ใน ๔ ภาคของประเทศไทย ประกอบด้วย ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคกลาง จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคใต้ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารจากกิจกรรมการบินพลเรือน ของกรมท่าอากาศยาน ช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่ยุทธศาสตร์เริ่มใช้นโยบายเปิดเสรีการบินและได้สร้างผลกระทบต่อการบินให้บริการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์แบบประจำในกลุ่มท่าอากาศยานดังกล่าว โดยมีประเด็นค้นพบใน ๔ ประเด็นหลัก ดังนี้

๑. ท่าอากาศยานหลายแห่ง ในช่วงระยะเวลา ๕ ปีแรก ของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๔๘) มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่าช่วงระยะเวลา ๕ ปีสุดท้ายของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ในปัจจุบัน อย่างมีนัยสำคัญ โดยในช่วงระยะ ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๓) มีแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสาร จากเที่ยวบินขนส่งเชิงพาณิชย์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

๒. ท่าอากาศยานบางแห่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ก่อนเริ่มเกิด สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน

๓. ท่าอากาศยานหลายแห่งมีกิจกรรมการบินพลเรือนที่หลากหลาย โดยเฉพาะเที่ยวบินส่วนตัว และเที่ยวบินฝึกบิน รวมทั้งรองรับเที่ยวบินราชการและเที่ยวบินทางทหารอีกด้วย ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน

๔. ท่าอากาศยานบางแห่งสูญเสียการบริการเที่ยวบินประจำเมื่อสายการบินยกเลิกการใช้งาน อากาศยานแบบที่สามารถใช้ทางวิ่งของท่าอากาศยานได้ ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง เมื่อพิจารณาระยะทางระหว่างศูนย์กลางเมืองและตำแหน่ง ของท่าอากาศยานซึ่งมีผลต่อเวลาในการเดินทางของผู้ใช้บริการ พบว่า จำแนกตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยาน ได้เป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีทั้งสิ้น ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน และท่าอากาศยาน เบตง (๒) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ ๑๐ - ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลา ในการเดินทางปานกลาง มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานตากและท่าอากาศยานปัตตานี (๓) กลุ่ม ท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมาและท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบัน ของทั้ง ๑๐ ท่าอากาศยาน ล้วนเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) โดยท่าอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Visual Runway ซึ่งไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานตาก ในขณะที่ท่าอากาศยาน จำนวน ๖ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง โดยมีท่าอากาศยาน เพียง ๑ แห่ง ที่มีทางวิ่งแบบ Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ นอกจากนี้ ในจำนวนท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีท่าอากาศยานที่ไม่มี บริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานปัตตานี ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานได้ แต่มีเพียง

ท่าอากาศยาน ๓ แห่ง ที่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ และท่าอากาศยานหัวหิน

ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน โดยพิจารณาจากจำนวนประชากร รายได้ โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน และจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนของแต่ละจังหวัด สามารถจำแนกลักษณะเฉพาะของศักยภาพจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ (๑) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพสูง คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากร จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน และรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูง มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดนครราชสีมา (๒) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพปานกลาง คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากรปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนและรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูงถึงปานกลาง มีจำนวน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก และจังหวัดเพชรบูรณ์ และ (๓) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพน้อย คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากรปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนและรายได้ต่อครัวเรือนในระดับปานกลางถึงต่ำ มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา

สรุปประเด็นปัญหาและความท้าทายที่สำคัญ จากการพิจารณาศึกษาสถิติการใช้ท่าอากาศยาน และสภาพการณ์ปัจจุบัน ด้านตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ รวมถึงศักยภาพของจังหวัดที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน พบประเด็นปัญหาและความท้าทาย ดังนี้

๑. ตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยานไกลจากตัวเมือง และขาดบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะท่าอากาศยานนครราชสีมา และท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

๒. การจัดให้มีบริการที่เกิดภาระต้นทุน โดยเฉพาะส่วนของการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตสนามบิน รวมทั้งระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและจำนวนเที่ยวบิน ที่ทำการบินแบบใช้เครื่องวัดประกอบการบินในปริมาณน้อย และบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยานที่มีระดับขีดความสามารถสูงกว่าประเภทอากาศยานที่ใช้บริการในปัจจุบัน

๓. จำนวนที่นั่งของแบบอากาศยานและความถี่เที่ยวบินไม่เหมาะสม ทำให้ความสนใจในการใช้บริการและความต่อเนื่องในการให้บริการอยู่ในระดับน้อย และมีระดับราคาของบัตรโดยสารที่สูงกว่าระดับราคาเฉลี่ยของราคาบัตรโดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางหลักและเส้นทางรอง

๔. ปัญหาสภาพอากาศด้านทัศนวิสัยของท่าอากาศยานบางแห่ง เช่น ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน และข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐานท่าอากาศยานในการรองรับอากาศยานทำให้มีต้นทุนในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นและมีแบบอากาศยานที่จำกัดหรือมีข้อจำกัดในการให้บริการ

๕. ขาดการบูรณาการความร่วมมือในการพัฒนาบริการด้านการบินและการใช้ประโยชน์ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

ข้อเสนอแนะด้านนโยบายและแผนงาน

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรสื่อสารสาระสำคัญของนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๖ ให้กับหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง อาทิเช่น สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) เป็นต้น เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้เข้าใจสาระสำคัญ และสังเคราะห์ข้อเสนอแนะนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในการกำหนดเป้าหมายและแผนงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามกรอบนโยบายและบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ

คณะกรรมการการบินพลเรือนควรกำหนดระบบและแนวทางในการบริหารนโยบายด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับวิสัยทัศน์นโยบาย ที่นำสู่การปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับภาวะความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่สำคัญ และนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล โดยควรมีการติดตามและประเมินผลสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายประจำปี และมีการทบทวนนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศทุก ๕ ปี โดยเฉพาะกลยุทธ์ “จัดให้มีระบบการอุดหนุนเส้นทางการบินย่อยภายในประเทศที่มีความจำเป็น (Essential Air Services)” ซึ่งสามารถสร้างผลลัพธ์และผลกระทบให้การเพิ่มปริมาณการใช้ท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารระดับน้อย

ในส่วนการขับเคลื่อนนโยบายที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนแผนของหน่วยงานให้สอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ รวมทั้งการกำหนดให้มีกลไกการทำงานและการปรึกษาหารือร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญของทั้งกิจการท่าอากาศยานพาณิชย์และบริการเดินอากาศ เช่น การกำหนดให้มีคณะกรรมการร่วมพิจารณาการพัฒนาท่าอากาศยาน (Airport Consultative Committee: ACC) และการกำหนดกระบวนการปรึกษาหารือระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญกับผู้ดำเนินงานสนามบินสาธารณะ เป็นต้น ตลอดจนให้มีการติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน สิ่งบ่งชี้ความสำเร็จ และหรือปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานที่สามารถใช้เป็นปัจจัยนำเข้าต่อข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการปรับปรุงนโยบายด้านการบินพลเรือนได้อย่างต่อเนื่อง

นอกจากนั้น ในด้านระบบการวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยาน ควรมีการจัดทำประมาณการความต้องการในการเดินทางทางอากาศรายจังหวัด ซึ่งมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการตัดสินใจในการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน และการเปิดให้บริการเส้นทางบินของสายการบิน และ ควรมีการกำหนดประเภทและรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานที่สอดคล้องกับความต้องการ โดยให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทและภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อประโยชน์สาธารณะ ควรพัฒนาหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการตัดสินใจลงทุน และการพัฒนารูปแบบและทางเลือกในการลงทุน และควรใช้ค่าการประมาณการความต้องการในการเดินทางทางอากาศของจังหวัดที่ได้รับการยอมรับและเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย และ ควรบูรณาการแผนงานและการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและการขนส่งรูปแบบอื่นของประเทศ เพื่อให้ท่าอากาศยานประเภทต่าง ๆ ได้ทำงานร่วมกันในเชิงระบบอย่างบูรณาการเหมาะสมกับประเภทการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้การเข้าถึงท่าอากาศยานมีทางเลือกรูปแบบการขนส่งที่มีความเหมาะสมกับลักษณะผู้ใช้บริการ และตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่ตั้งอยู่ห่างจากเขตเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ควรจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและพนักงาน

ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย มาตรฐานและการกำหนดประเภทท่าอากาศยาน

กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงแม้ได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง แต่ยังคงมีโครงสร้างและเนื้อหาที่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการบังคับใช้ และปรับปรุงพัฒนากฎหมายรองที่สอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปทางด้านเทคโนโลยี เศรษฐกิจ

สังคม และสิ่งแวดล้อม ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ภาคธุรกิจและภาคประชาชน จึงควร ร่วมกันจัดทำพระราชบัญญัติด้านการบินพลเรือนฉบับใหม่ ที่ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับหลักสากลและตอบสนองต่อบริบทของประเทศ เอื้อให้การปรับปรุงพัฒนากฎหมายลำดับรองได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างผลลัพธ์ได้ตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยเฉพาะการทบทวนประเด็นกำหนดให้อากาศยานทำการบินขึ้น-ลงบนสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น นอกจากนี้ควรมีการ ทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้อำนาจในการลงทุนและบริหารที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ครอบคลุมการลงทุนพัฒนาและบริหารท่าอากาศยานพาณิชย์

ในส่วนกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยาน ที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม คือ การกำหนดจำแนกประเภทสนามบินที่ครอบคลุมกลุ่มประเภทและขนาดที่มีลักษณะสำคัญแตกต่างกัน เช่น รูปแบบกิจกรรมการขนส่งทางอากาศ ปริมาณการขนส่งทางอากาศ และเที่ยวบิน ลักษณะภูมิประเทศ ประเภทการใช้งาน และกลุ่มผู้ใช้งาน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ การกำหนดมาตรฐานสำหรับสนามบินที่รองรับอากาศยานขนาดเล็กทั้งที่มีทางวิ่งอยู่บนพื้นดินและอยู่บนพื้นน้ำ ที่มีความเหมาะสม และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาท่าอากาศยานขนาดเล็กที่มีต้นทุนทั้งการลงทุนและการดำเนินงานที่ต่ำแต่ยังมีระดับความปลอดภัยเป็นที่ยอมรับได้ และควร กำหนดมาตรฐานเชิงนโยบายสำหรับท่าอากาศยานแต่ละประเภท เพื่อใช้เป็นกรอบในการตัดสินใจการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานที่มีความแตกต่างกันทั้งในด้านขีดความสามารถในการรองรับปริมาณและประเภทอากาศยานและผู้ให้บริการให้มีความสอดคล้องกับการจำแนกประเภทท่าอากาศยานที่ต้องมีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น และควร จัดให้มีระบบอุดหนุนบริการการบินในเส้นทางการบินย่อย โดยพิจารณาใช้แนวทางเลือกที่เหมาะสม โดยหน่วยงานที่อาจรับผิดชอบในการดำเนินการมี ๓ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย กรมท่าอากาศยาน และสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร พร้อมทำความเข้าใจต่อภาครัฐถึงความจำเป็นของการอุดหนุนบริการการบินให้กับประชาชนซึ่งเป็นหนึ่งในบริการสาธารณะและปัจจุบันถือเป็นผลิตภัณฑ์สำหรับประชาชนทั่วไป (Commodity Product) ไม่ใช่สิ่งฟุ่มเฟือยดังเช่นในอดีต

ข้อเสนอแนะด้านการปรับรูปแบบและเพิ่มการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย เป็นท่าอากาศยานที่มีขีดความสามารถในการสร้างรายได้ที่จำกัด โดยเฉพาะรายได้จากกิจกรรมการบิน (Aeronautical Revenue) จึงควรกำหนดเป้าหมายในการ ลดต้นทุนการดำเนินงานและการให้บริการ ให้มีความสอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น ทั้งกิจกรรมจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เช่น ปรับลดขีดความสามารถของบริการผู้โดยสารและดับเพลิงอากาศยานให้สอดคล้องกับขนาดอากาศยาน โดยยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยในระดับที่เหมาะสม หรือการปิดหรือลดขนาดพื้นที่ภายในอาคารบางส่วนเป็นการชั่วคราว เพื่อลดค่าใช้จ่ายด้านสาธารณูปโภคและการบำรุงรักษาที่ไม่จำเป็น นอกจากนี้ควรมี ความหลากหลายของแหล่งรายได้ของท่าอากาศยาน โดยเฉพาะรายได้ที่ไม่ได้มาจากกิจกรรมการบิน (Non-Aeronautical Revenue) จากการใช้ทรัพยากรและศักยภาพของพื้นที่ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ทั้งการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารสถานที่ที่มีอยู่ในปัจจุบัน ที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน หน่วยงานราชการ และผู้ประกอบการในพื้นที่ ตลอดจน การพัฒนา

บริการด้านการบินสำหรับท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นแหล่งที่มาของรายได้จากกิจกรรมการบิน ผ่านการทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญทั้งที่อยู่ในพื้นที่และจากส่วนกลาง โดยการจัดทำผลการศึกษาคณะกรรมาธิการการพัฒนาบริการการบินที่มีความเป็นเป็นได้ในการให้บริการ และเพิ่มแรงจูงใจผ่านโครงการสร้างแรงจูงใจ (Incentive Program) ให้กับสายการบินทั้งที่เป็นแรงจูงใจทางการเงินและไม่ใช้การเงิน นอกจากนี้ ภาครัฐควร เพิ่มการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในกิจการท่าอากาศยาน ทั้งหน่วยงานภาครัฐกลางในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้เสียโดยตรงจากการดำเนินงานและทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานในพื้นที่ โดยใช้โครงสร้างคณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยาน (Airport Consultative Committee: ACC) ที่มีองค์ประกอบคณะกรรมการครอบคลุมภาคส่วนที่สำคัญจากทั้งหน่วยงานภาครัฐจากส่วนกลาง รวมถึงภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในท้องถิ่นนั้น โดยสร้างระบบการทำงานของคณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยานให้สามารถบูรณาการข้อเสนอแนะและการสนับสนุนการดำเนินงานของท่าอากาศยานได้อย่างเป็นระบบ

บทที่ ๑ บทนำ

๑.๑ ความเป็นมาและความสำคัญ

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนแม่บทเพื่อบรรลุเป้าหมายตามที่กำหนดไว้ในยุทธศาสตร์ชาติ มีทั้งสิ้น ๒๓ แผนแม่บท ซึ่งจะมีผลผูกพันต่อหน่วยงานของรัฐที่เกี่ยวข้องที่จะต้องปฏิบัติให้เป็นไปตามนั้น รวมทั้งการจัดทำงบประมาณรายจ่ายประจำปีต้องสอดคล้องกับแผนแม่บทซึ่งจะนำไปสู่การปฏิบัติ โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่มีความสำคัญในการเป็นแนวทางการพัฒนา และขับเคลื่อนประเทศเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมายของยุทธศาสตร์ชาติ และถ่ายทอดไปสู่แนวทางการปฏิบัติ ในแผนระดับที่ ๓ ของหน่วยงาน

แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (๐๗) โครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่ถือเป็นฐานรากที่สำคัญของการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ของประเทศ โดยมีเป้าหมายประเด็นคือความสามารถในการแข่งขันด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศที่ดีขึ้น โดยแผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็น (๐๗) นี้ ประกอบด้วย ๓ แผนแม่บทย่อย คือ

๑. โครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์
๒. โครงสร้างพื้นฐานด้านพลังงาน
๓. โครงสร้างพื้นฐานด้านดิจิทัล

ในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ จะมุ่งเน้นแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ซึ่งให้ความสำคัญกับการพัฒนาระบบขนส่งทางรางให้เป็นโครงข่ายหลักในการขนส่งของประเทศ และรองรับการเชื่อมโยงกับการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ทั้งทางถนน ทางน้ำ และทางอากาศ เพื่อให้สามารถ สนับสนุนการขนส่งสินค้าต่อเนื่องหลายรูปแบบอย่างไร้รอยต่อ เพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญ และการสร้างศูนย์เศรษฐกิจใหม่ พร้อมทั้งพัฒนาการเชื่อมโยงระบบการคมนาคมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิต ของประชาชนในระดับภาคและระดับจังหวัด ซึ่งเป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานที่ทำการพิจารณาศึกษาครั้งนี้

นอกจากนี้ในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้ได้ให้ความสำคัญกับแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ซึ่งเป็นแผนระดับที่ ๒ ที่มุ่งเน้นปรับเปลี่ยนแก้ไขปัญหาอุปสรรคเร่งด่วนเชิงโครงสร้าง กลไก หรือกฎระเบียบ ซึ่งภายหลังจากที่ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) มีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑๓ ตุลาคม ๒๕๖๑ ส่งผลให้ต้องมีการปรับปรุงแผนการปฏิรูปประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ และแผนแม่บท ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ โดยแผนการปฏิรูปประเทศ (ฉบับปรับปรุง) ได้รับความเห็นชอบจากคณะรัฐมนตรี และรายงานต่อรัฐสภาเพื่อทราบแล้ว จึงได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาเพื่อทราบโดยทั่วกันเมื่อวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๔

ในการพิจารณาศึกษาครั้งนี้จะมุ่งเน้นแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) โดยได้พิจารณา เลือกกิจกรรมปฏิรูปประเทศที่จะส่งผลให้เกิดการเปลี่ยนแปลงต่อประชาชนอย่างมีนัยสำคัญ (Big Rock) เพื่อให้เกิดผลสัมฤทธิ์อย่างเป็นรูปธรรม คือ กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุน ของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) ประเทศไทยเป็นประเทศที่มีศักยภาพ ทางเศรษฐกิจอย่างมาก ทั้งในด้านการค้า การลงทุน การท่องเที่ยวและบริการ เนื่องจากตำแหน่งที่ตั้ง

ความเชื่อมโยงกับตลาดสำคัญอย่างจีนและอินเดีย การเป็นศูนย์กลางการผลิตรถยนต์แห่งภูมิภาคเอเชีย และเป็นศูนย์กลางด้านอาหารของโลก ความมีศักยภาพด้านโครงสร้างพื้นฐานที่พร้อมจะปรับเปลี่ยนรองรับการลงทุน และพร้อมที่จะเชื่อมโยงกับประเทศต่าง ๆ ในภูมิภาคอาเซียน

ท่าอากาศยาน เป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักสำหรับการขนส่งทางอากาศ เป็นจุดเชื่อมโยงการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าภายในประเทศและต่างประเทศ อีกทั้งเป็นกลไกสำคัญของการขนส่งไปยังภาคธุรกิจที่เกี่ยวข้อง คือ ภาคธุรกิจการค้า ภาคการท่องเที่ยว และภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ

ท่าอากาศยานของไทยนั้น ควรมีการบริหารจัดการพัฒนาในภาพรวมอย่างเป็นระบบ (Airport System) และควรมีการกำหนดบทบาท (Airport Positioning) ที่เหมาะสม เพื่อให้การใช้ทรัพยากรเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ สอดคล้อง และสามารถตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบินกับแผนแม่บทย่อยโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมทั้งแผนการปฏิรูปด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค (Regional Trading/Investment Center) โดยมีประเด็นสำคัญที่จะต้องขับเคลื่อนคือพัฒนาด้านโลจิสติกส์เพื่อสร้างความเชื่อมโยง (Connectivity)

ปัจจุบันนี้มีท่าอากาศยานในประเทศไทย รวมทั้งสิ้น ๓๙ แห่ง

- อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน ๖ แห่ง คือ
 ๑. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
 ๒. ท่าอากาศยานดอนเมือง
 ๓. ท่าอากาศยานภูเก็ต
 ๔. ท่าอากาศยานหาดใหญ่
 ๕. ท่าอากาศยานเชียงใหม่
 ๖. ท่าอากาศยานแม่ฟ้าหลวงเชียงราย
- อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน จำนวน ๒๙ แห่ง คือ
 - ภาคเหนือ ๑๐ แห่ง ได้แก่
 ๑. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
 ๒. ท่าอากาศยานปาย
 ๓. ท่าอากาศยานแม่สะเรียง
 ๔. ท่าอากาศยานน่านนคร
 ๕. ท่าอากาศยานแพร่
 ๖. ท่าอากาศยานลำปาง
 ๗. ท่าอากาศยานตาก
 ๘. ท่าอากาศยานแม่สอด
 ๙. ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์
 ๑๐. ท่าอากาศยานพิษณุโลก
 - ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่
 ๑. ท่าอากาศยานเลย
 ๒. ท่าอากาศยานอุดรธานี
 ๓. ท่าอากาศยานขอนแก่น
 ๔. ท่าอากาศยานสกลนคร
 ๕. ท่าอากาศยานนครพนม
 ๖. ท่าอากาศยานร้อยเอ็ด
 ๗. ท่าอากาศยานนครราชสีมา
 ๘. ท่าอากาศยานบุรีรัมย์
 ๙. ท่าอากาศยานอุบลราชธานี
 - ภาคกลาง จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานหัวหิน
 - ภาคใต้ จำนวน ๙ แห่ง ได้แก่
 ๑. ท่าอากาศยานชุมพร
 ๒. ท่าอากาศยานระนอง

- ๓. ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช
- ๔. ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี
- ๕. ท่าอากาศยานกระบี่
- ๖. ท่าอากาศยานตรัง
- ๗. ท่าอากาศยานปัตตานี
- ๘. ท่าอากาศยานนราธิวาส
- ๙. ท่าอากาศยานเบตง

- อยู่ในความรับผิดชอบของบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน) จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่
 - ๑. ท่าอากาศยานสุโขทัย
 - ๒. ท่าอากาศยานตราด
 - ๓. ท่าอากาศยานสมุย
- อยู่ในความรับผิดชอบของกองทัพเรือ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานอุตะเภา

จากการพิจารณาศึกษาเบื้องต้น พบว่า ในรอบ ๕ ปีที่ผ่านมา ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ดังกล่าวข้างต้น จำนวนทั้ง ๓๙ แห่ง เป็นท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งล้วนอยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน ได้แก่

- ๑. ท่าอากาศยานแม่สะเรียง
- ๒. ท่าอากาศยานปัตตานี
- ๓. ท่าอากาศยานตาก
- ๔. ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์
- ๕. ท่าอากาศยานปาย
- ๖. ท่าอากาศยานนครราชสีมา
- ๗. ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน
- ๘. ท่าอากาศยานหัวหิน
- ๙. ท่าอากาศยานแพร่
- ๑๐. ท่าอากาศยานเบตง (เปิดปี ๒๕๖๕)

จากที่กล่าวมาข้างต้น คณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เห็นว่า ปัจจุบันเป็นช่วงที่ประเทศไทยได้มีการเปิดประเทศเพื่อรองรับการเดินทางทั้งภาคธุรกิจ ภาคท่องเที่ยว และภาคการอุตสาหกรรมต่าง ๆ ตลอดจนสถานการณ์ของโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ อยู่ในเกณฑ์ที่ดีขึ้นมาก จนถึงขั้นยกระดับให้เป็นโรคระบาดประจำถิ่น อันจะนำไปสู่การเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดของภาคการขนส่งทางอากาศ จึงเห็นสมควรที่จะมีการพิจารณาศึกษาและพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศในการขนส่งทางอากาศ ซึ่งจะเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ให้มีความต่อเนื่องไร้รอยต่อเพื่อสนับสนุนการกระจายความเจริญและยกระดับการพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนคุณภาพชีวิตคนให้มีความเป็นอยู่และการเข้าถึงโอกาสที่ดีขึ้น ตลอดจนทำให้เกิดความเชื่อมโยงตลาดและห่วงโซ่การผลิต จึงกำหนดให้มีการพิจารณาศึกษา เรื่อง แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

๑.๒ ความสอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ

- ๑. ยุทธศาสตร์ชาติ (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐) ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
- ๒. แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ประเด็นโครงสร้างพื้นฐาน ระบบโลจิสติกส์ และดิจิทัล
- ๓. แผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค
- ๔. ยุทธศาสตร์การพัฒนาระบบคมนาคมขนส่งของไทย ระยะ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๘๐)

๑.๓ วัตถุประสงค์

๑. เพื่อศึกษาสภาพแวดล้อมและปัจจัยต่าง ๆ ตลอดจนสาเหตุซึ่งนำไปสู่ความเป็นท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี

๒. เพื่อวิเคราะห์สถานการณ์ โอกาส และความเหมาะสมในการที่จะพัฒนาท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย เพื่อรองรับการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินของประเทศ และของภูมิภาคเอเชีย

๓. เพื่อศึกษาขีดความสามารถในปัจจุบันของท่าอากาศยาน และเสนอแนะแนวทางการพัฒนาขีดความสามารถที่เหมาะสมสำหรับท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย ให้เกิดการใช้จ่ายประโยชน์อย่างคุ้มค่าและลดภาระการบำรุงรักษาซึ่งไม่ก่อให้เกิดผลตอบแทนอย่างคุ้มค่า

๔. เพื่อเสนอแนะแนวทางการพัฒนาที่เหมาะสมสำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานในระดับจังหวัด และระดับภูมิภาคของประเทศไทยในอนาคต ให้สอดคล้องกับแผนแม่บทย่อย ประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบโลจิสติกส์ รวมถึงแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลางด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค

๑.๔ ขอบเขตการศึกษา

การกำหนดขอบเขตการศึกษาครั้งนี้คำนึงถึงความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือและความทันสมัยของข้อมูล โดยมีความสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษามีรายละเอียดดังนี้

ข้อมูลปฐมภูมิ

พิจารณาศึกษาข้อมูลที่ได้จากการประชุมระดมความคิดเห็น การสัมภาษณ์กลุ่มผู้มีส่วนได้เสีย และการศึกษาดูงานสถานที่และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยครอบคลุมเนื้อหาเกี่ยวกับการพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยาน การพัฒนาความเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่น ๆ ตลอดจนสภาพแวดล้อมและปัจจัยสำคัญที่จะสนับสนุนการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน

ข้อมูลทุติยภูมิ

พิจารณาศึกษาข้อมูลจากเอกสารต่าง ๆ ผลการศึกษาในอดีตที่มีความน่าเชื่อถือ ความทันสมัย และเกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยาน การขนส่งสินค้าและการขนส่งผู้โดยสาร ตลอดจนความต้องการและความพึงพอใจของการบริการการขนส่งทางอากาศ

๑.๕ ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการพิจารณาศึกษาที่ได้รับนอกจากสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ของการศึกษาแล้วยังสามารถใช้เป็นแนวทางพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานระดับภาคและระดับจังหวัดที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยานเพื่อการเชื่อมโยงที่จะยกระดับการพัฒนาของพื้นที่ ตลอดจนคุณภาพชีวิตและความเป็นอยู่ของผู้อยู่ในภาคและจังหวัดนั้น ๆ โดยมีรายละเอียด ดังนี้

๑. ทำให้ทราบถึงปัญหาและอุปสรรค ตลอดจนปัจจัยและสภาพแวดล้อมต่าง ๆ ที่เกิดผลกระทบทางลบต่อท่าอากาศยานซึ่งมีการให้บริการเชิงพาณิชย์

๒. ทำให้ทราบถึงสถานการณ์ โอกาส และความเหมาะสม ตลอดจนความคุ้มค่าที่จะเลือกสรร ในการที่จะลงทุนพัฒนาศักยภาพของท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมี ผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี

๓. ทำให้ทราบถึงขีดความสามารถในปัจจุบันของท่าอากาศยานและแนวทางพัฒนาขีดความสามารถ ที่เหมาะสมคุ้มค่าการลงทุน และลดภาระการบำรุงรักษาที่ไม่เกิดผลตอบแทนของท่าอากาศยานที่ไม่มี เที่ยวบินประจำที่ทำการบินต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี

๔. ทำให้ทราบถึงโอกาสและทางเลือกในการใช้บริการการขนส่งเชื่อมโยงไปยังภาคธุรกิจที่ต่อเนื่อง ทั้งภาคการท่องเที่ยว ภาคธุรกิจการค้า และภาคอุตสาหกรรมอื่น ๆ

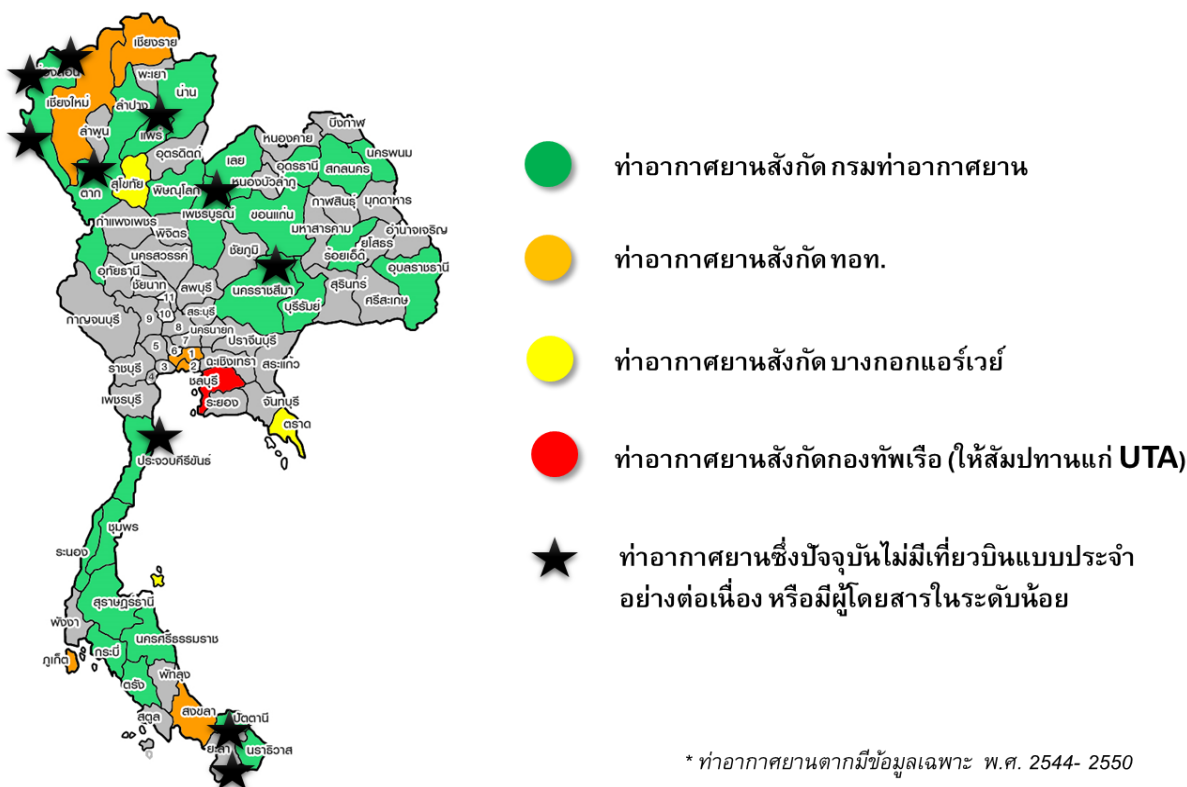
๕. ทำให้ทราบถึงแนวทางการเพิ่มความเชื่อมโยงของการขนส่งทางอากาศกับการขนส่งมิติอื่น ๆ ทั้งทางบก ทางราง และทางน้ำ ซึ่งจะเป็นการส่งเสริมการกระจายความเติบโตทางเศรษฐกิจ ไปสู่ภูมิภาค ต่าง ๆ ของประเทศ

๖. ทำให้ได้ข้อเสนอแนะแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคและระดับจังหวัด ของประเทศในอนาคต ที่สอดคล้องกับแผนแม่บทย่อยประเด็นโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมและระบบ โลจิสติกส์ รวมถึงแผนการปฏิรูปประเทศด้านเศรษฐกิจ (ฉบับปรับปรุง) กิจกรรมปฏิรูปที่ ๔ การเป็นศูนย์กลาง ด้านการค้าและการลงทุนของไทยในภูมิภาค

บทที่ ๒

การวิเคราะห์ศักยภาพ และการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยาน ซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย (น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี) จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งอยู่ในความผิดชอบของกรมท่าอากาศยานและตั้งอยู่ใน ๔ ภาค ของประเทศไทย ประกอบด้วย ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยาน แม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคกลาง จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยาน ในพื้นที่ภาคใต้ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง



รูปที่ ๒-๑ ท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ในประเทศไทย

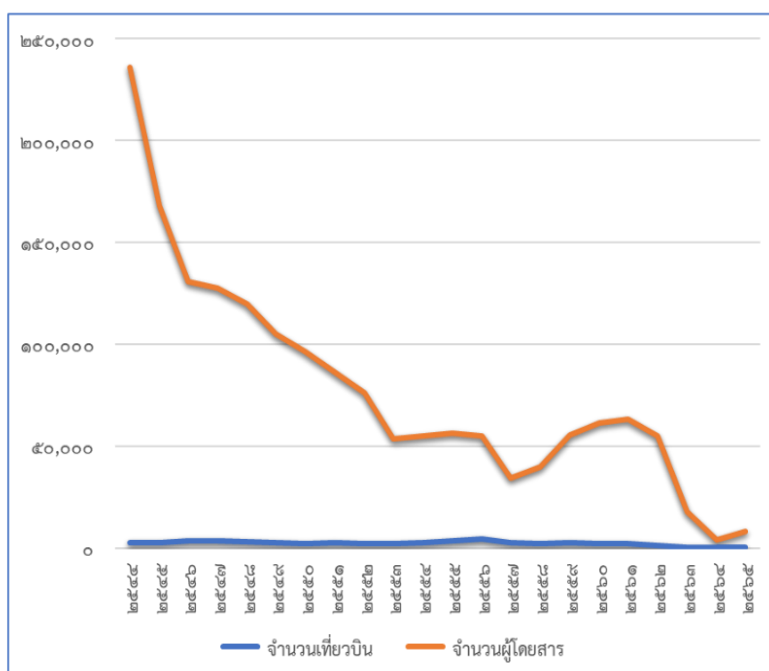
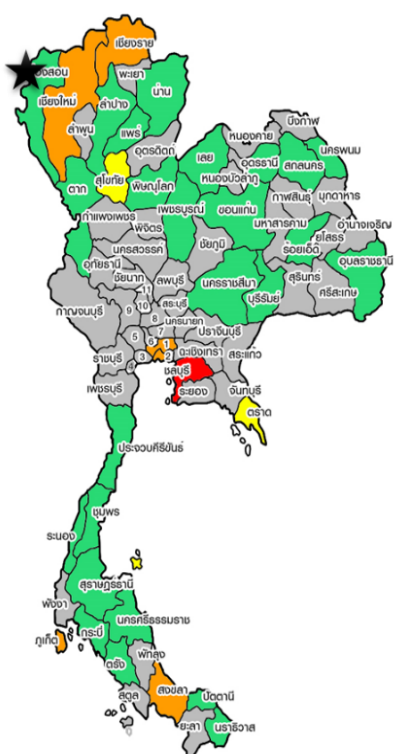
จำแนกตามหน่วยงานที่ผู้ดำเนินงานและท่าอากาศยานเป้าหมายในการศึกษาทั้ง ๑๐ แห่ง

ท่าอากาศยานเป้าหมายการศึกษา ทั้ง ๑๐ แห่ง มีบทบาทเป็นโครงสร้างพื้นฐานเพื่อให้บริการ สนับสนุนกิจกรรมการบินทั้งกิจกรรมการบินในเชิงเศรษฐกิจ สังคม และความมั่นคง โดยให้บริการ เที่ยวบินเชิงพาณิชย์ เที่ยวบินส่วนบุคคล เที่ยวบินราชการ และเที่ยวบินทางทหาร โดยผลการศึกษา ในส่วนนี้ครอบคลุมการศึกษาสถิติการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน ๑๐ แห่ง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕ โดยพิจารณาทั้งปริมาณผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยาน นอกจากนั้นยังครอบคลุม การศึกษาตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบัน ตลอดจน ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน ดังสรุปผลการศึกษาต่อไปนี้

๒.๑ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

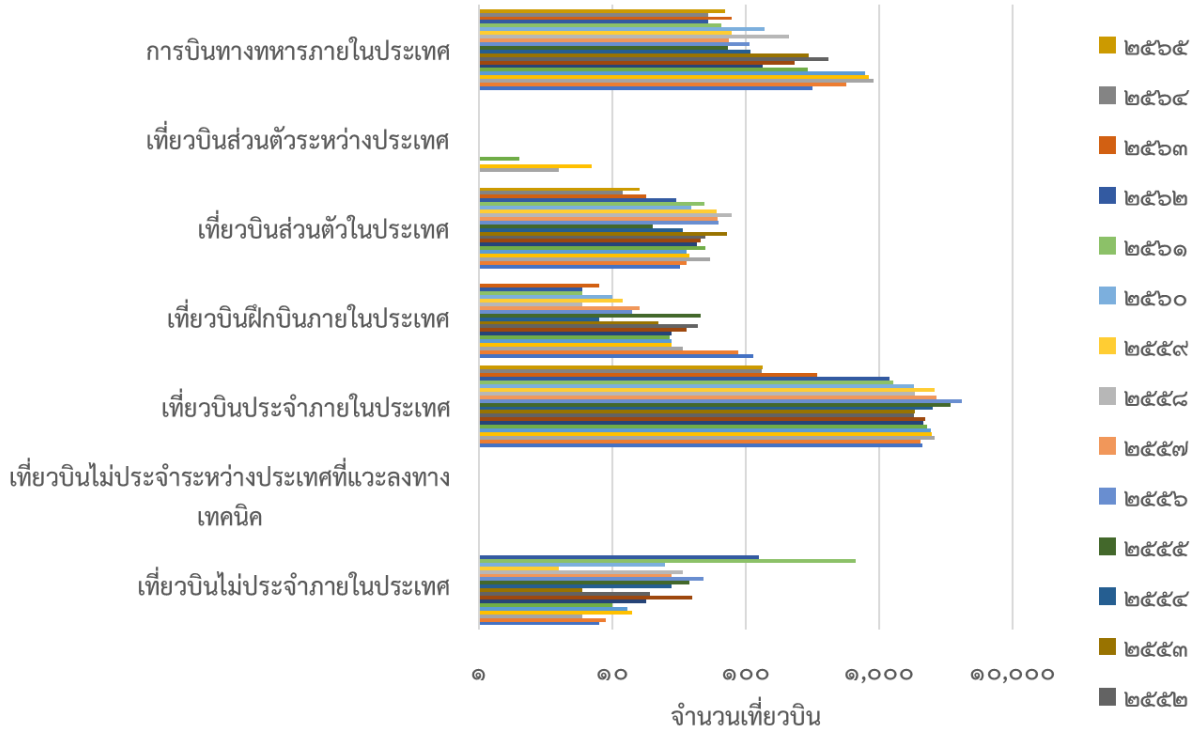
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน มีสถิติการใช้ประโยชน์ตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษา โดยมีผู้โดยสาร จำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ มีจำนวน ๒๓๕,๙๒๐ คน และมีจำนวนผู้โดยสารต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวน ๔,๒๐๔ คน สำหรับปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มีจำนวน ๔,๓๗๖ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวน ๑๙๖ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และ พ.ศ. ๒๕๔๔ พบว่ามีจำนวนลดลงร้อยละ ๗๖.๗๗ โดยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องถึงแม้ว่าจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในช่วงปี และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการศึกษา ๗๗,๕๓๗ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๒ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

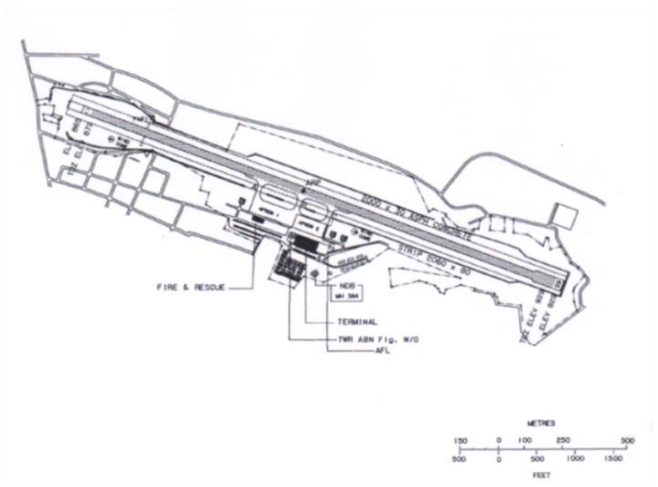
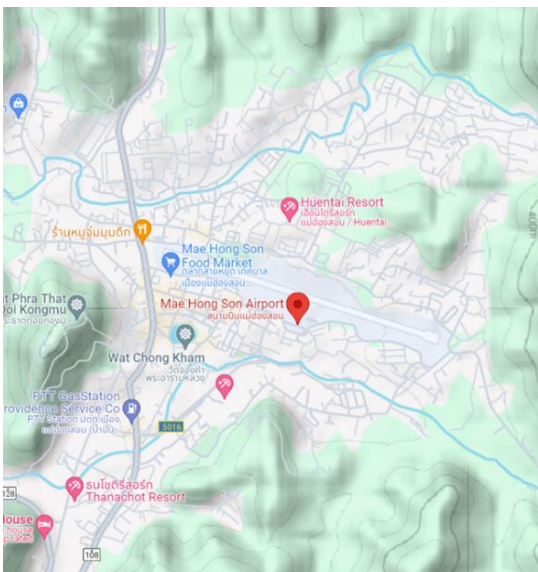
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ตลอดระยะเวลาศึกษาพบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปี มากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๓ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินประจำภายในประเทศ และเที่ยวบินไม่ประจำภายในประเทศ โดยเที่ยวบินประจำภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๑,๙๙๙ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาการศึกษาเป็นจำนวน ๒,๓๘๘ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๓ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน พ.ศ. ๒๕๕๒ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนอยู่ห่างจากตัวเมือง ๒ กิโลเมตร ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอนจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและมีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยานระดับ ๖

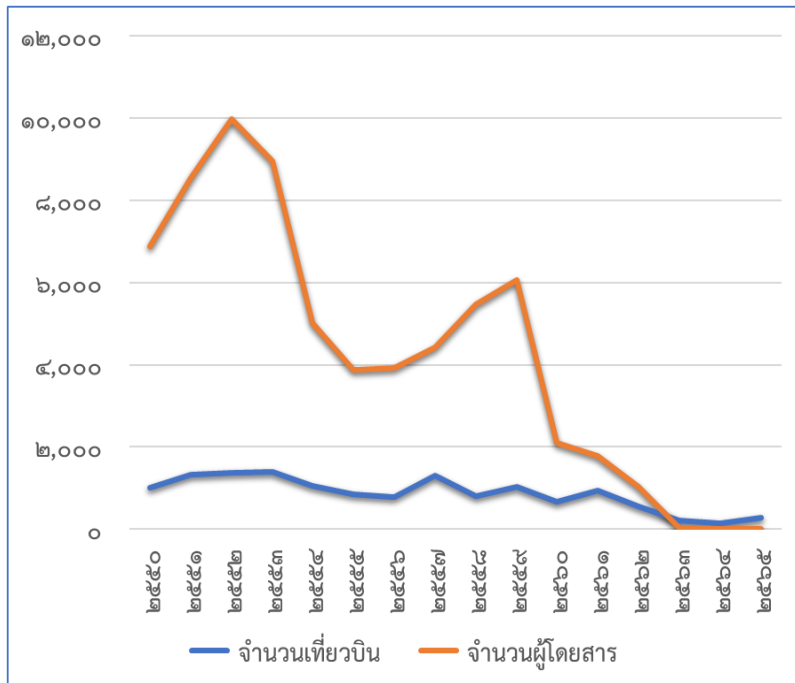
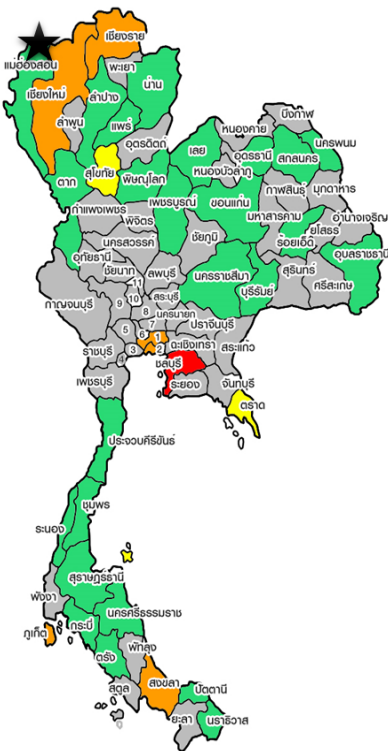


รูปที่ ๒-๔ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน

๒.๒ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานปาย

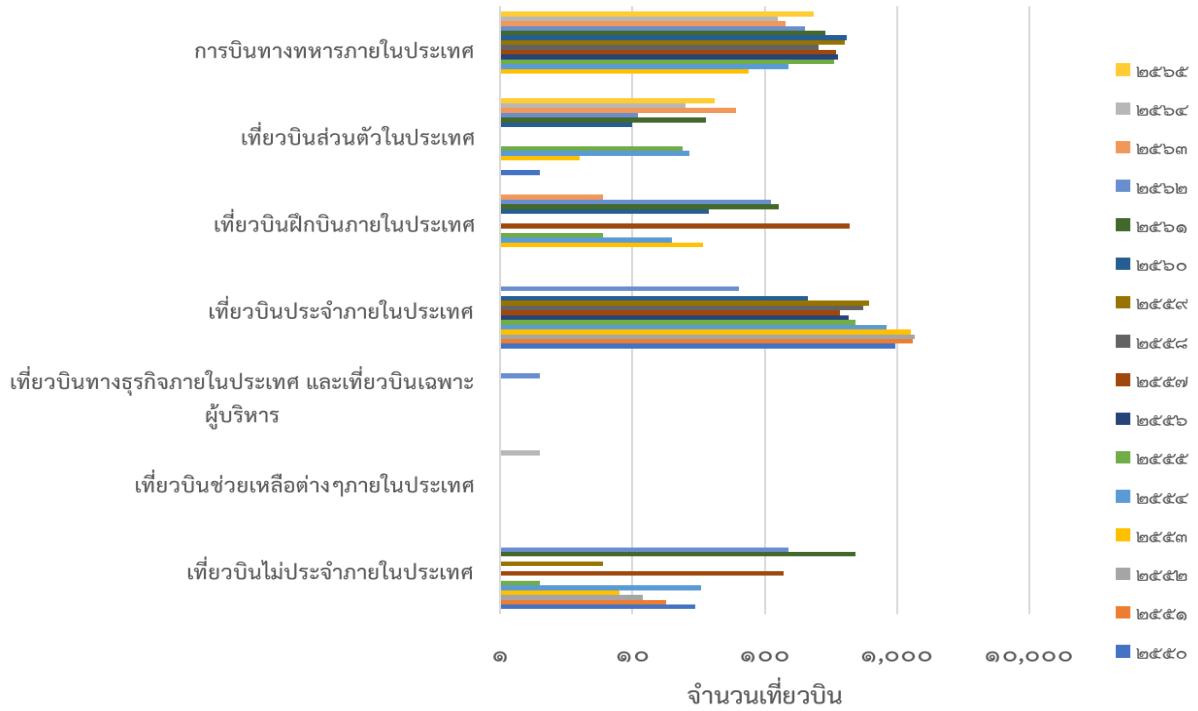
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานปาย

ท่าอากาศยานปาย มีสถิติการใช้ประโยชน์ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๕ โดยมีจำนวนผู้โดยสาร สูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ มีจำนวน ๙,๙๗๙ คน และมีจำนวนผู้โดยสารต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๔ คน สำหรับปริมาณเที่ยวบิน มีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ มีจำนวน ๑,๓๘๕ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวน ๑๕๓ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๐ และ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่ามีจำนวนลดลงร้อยละ ๘๕ โดยมีแนวโน้มลดลงต่อเนื่อง ถึงแม้จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นในบางช่วงปี และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๕ เป็นจำนวน ๔,๒๕๗ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๕ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานปาย พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๕

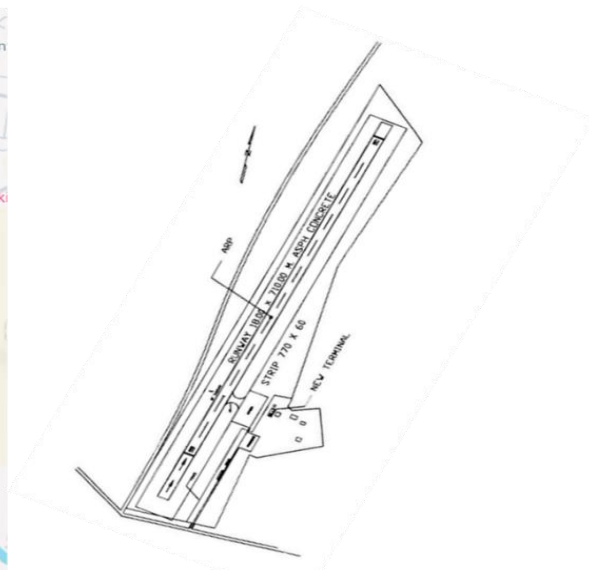
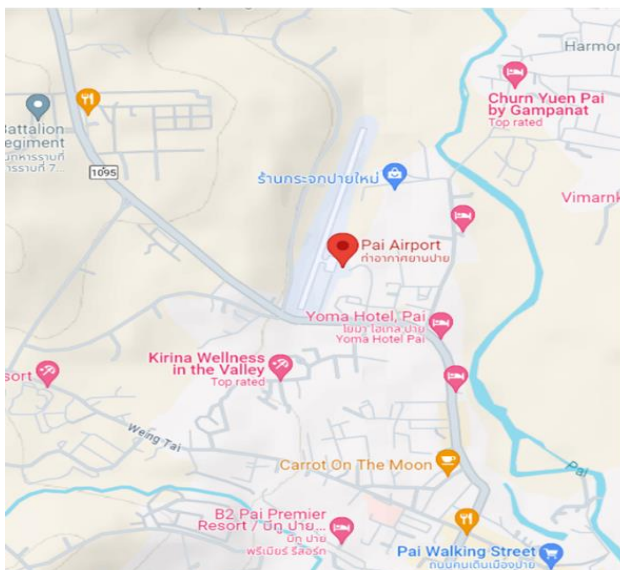
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานปาย ตลอดระยะเวลาศึกษา พบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๔ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินฝึกบินภายในประเทศ เที่ยวบินประจำภายในประเทศ และเที่ยวบินไม่ประจำภายในประเทศ โดยเที่ยวบินประจำภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๗๐๕ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๘๕๘ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๖ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานปาย พ.ศ. ๒๕๕๐ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานปายอยู่ห่างจากตัวเมือง ๑ กิโลเมตร ท่าอากาศยานปายจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและที่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Visual Runway และไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณท่าอากาศยาน ไม่มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน

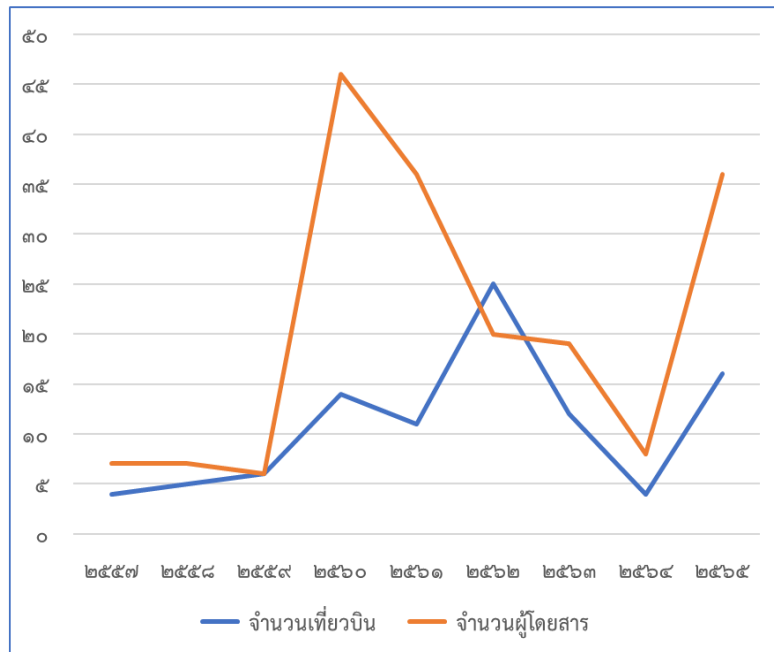
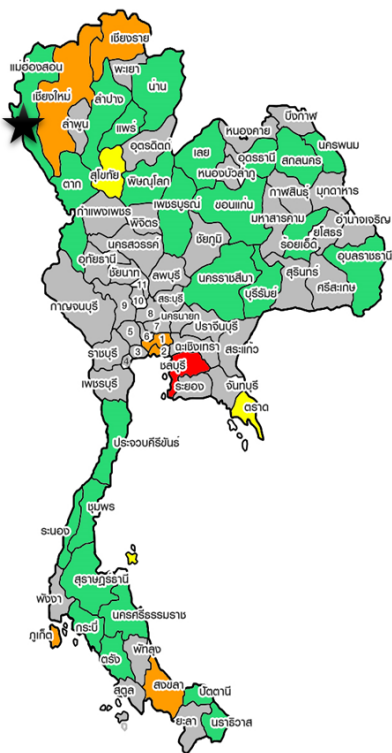


รูปที่ ๒-๗ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานปาย

๒.๓ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

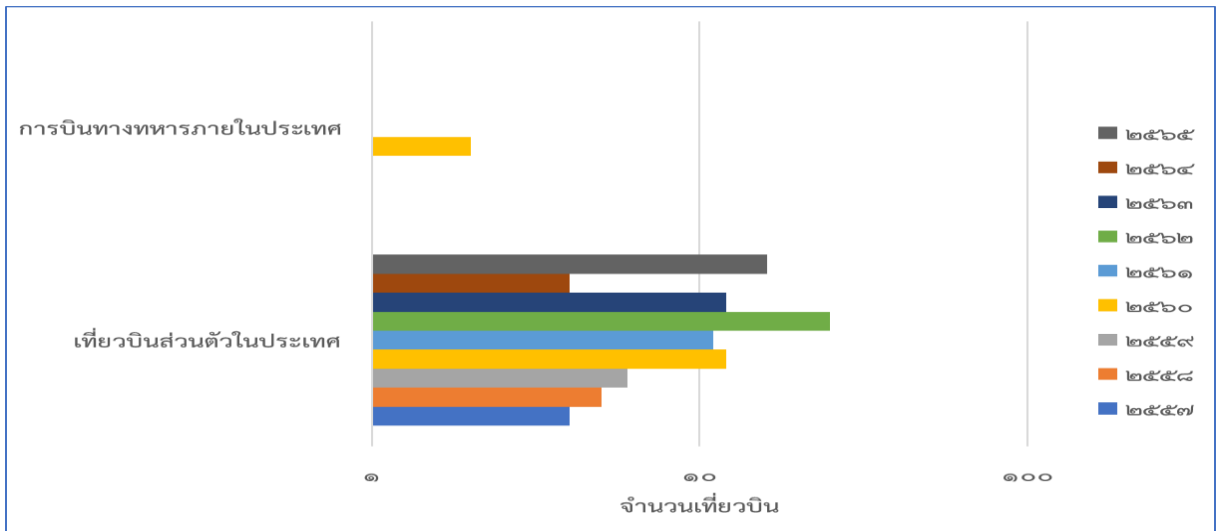
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานแม่สะเรียง

ท่าอากาศยานแม่สะเรียง มีสถิติการใช้ประโยชน์ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๕ โดยมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๐ มีจำนวน ๔๖ คน และมีจำนวนผู้โดยสารต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๙ มีจำนวน ๖ คน สำหรับปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๒๕ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวน ๔ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๗ และ พ.ศ. ๒๕๖๒ พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕๒๕ โดยมีแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงผันผวนไม่แน่นอนตลอดช่วงปีที่ศึกษา และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยระหว่างช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๕ เป็นจำนวน ๒๑ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๘ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานแม่สะเรียง พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๕

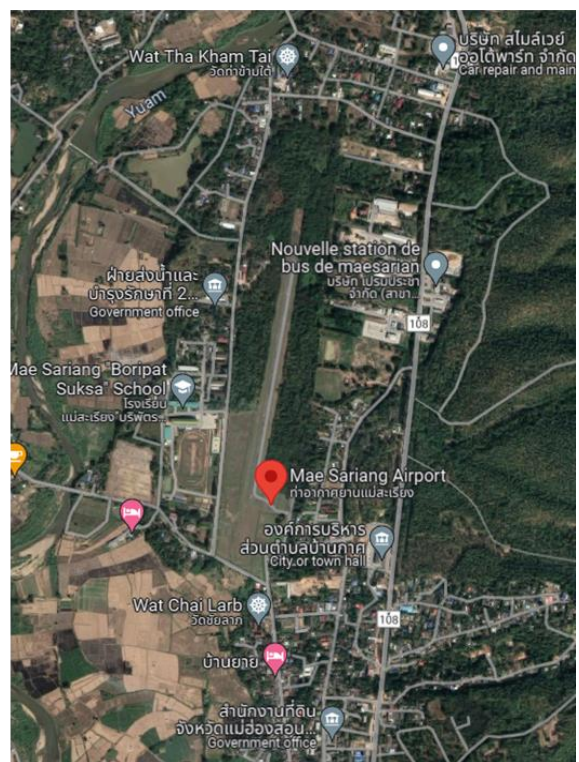
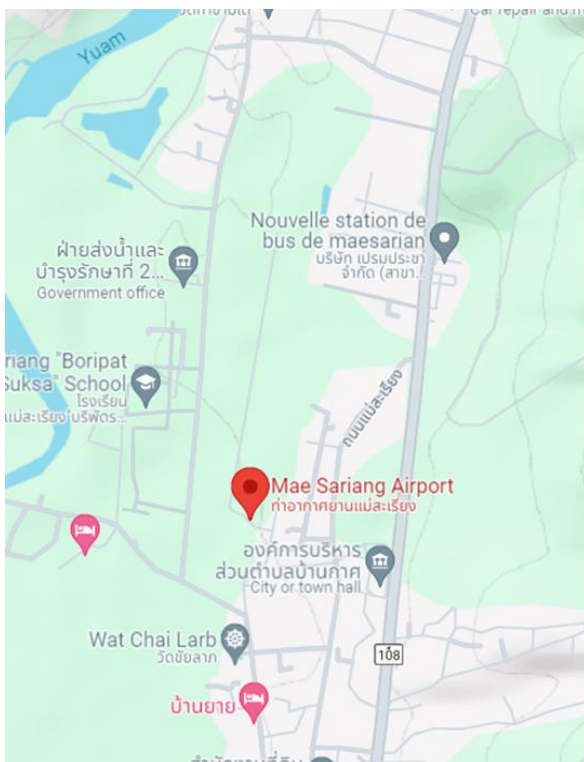
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ตลอดระยะเวลาศึกษาพบว่าไม่มีประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน โดยมีเที่ยวบิน ๒ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ และเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ โดยเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ มีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๑๑ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๑๑ เที่ยวบินต่อปีเช่นเดียวกับเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ



รูปที่ ๒-๙ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานแม่สะเรียง พ.ศ. ๒๕๕๗ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานแม่สะเรียงอยู่ห่างจากตัวเมือง ๑ กิโลเมตร ท่าอากาศยานแม่สะเรียงจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและที่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Visual Runway และไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณท่าอากาศยาน ไม่มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน

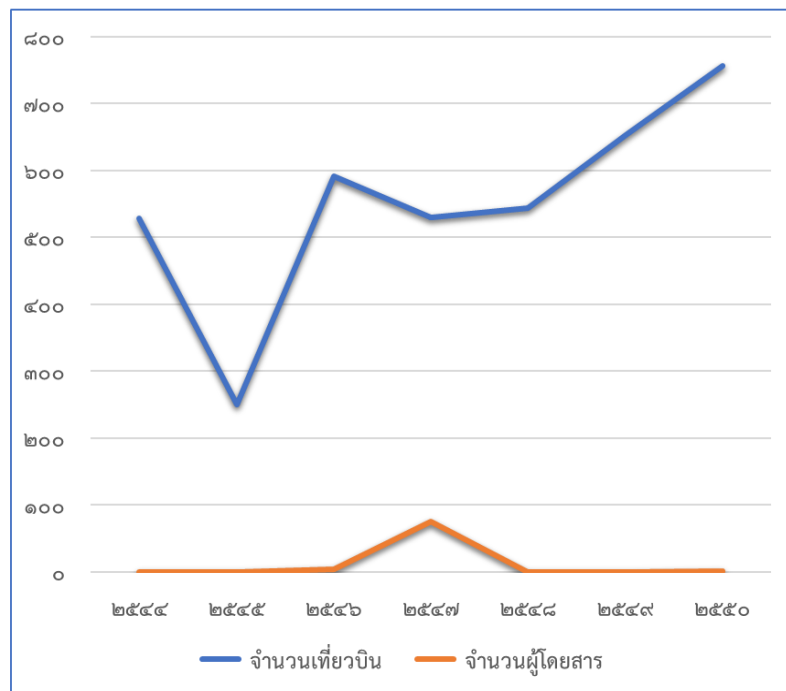
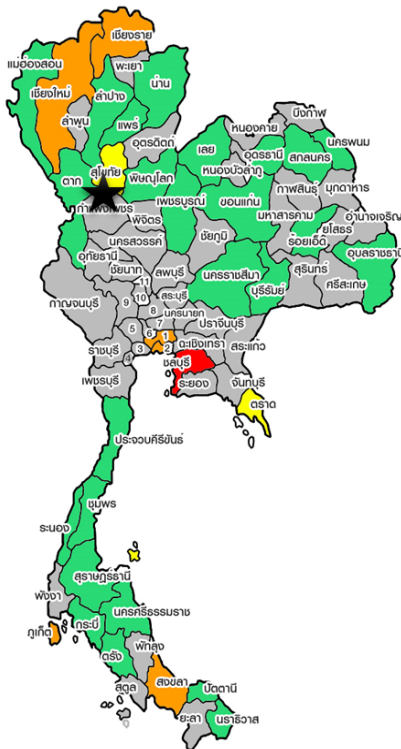


รูปที่ ๒-๑๐ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานแม่สะเรียง

๒.๔ ผลการศึกษาวิเคราะห์ทำอากาศยานตก

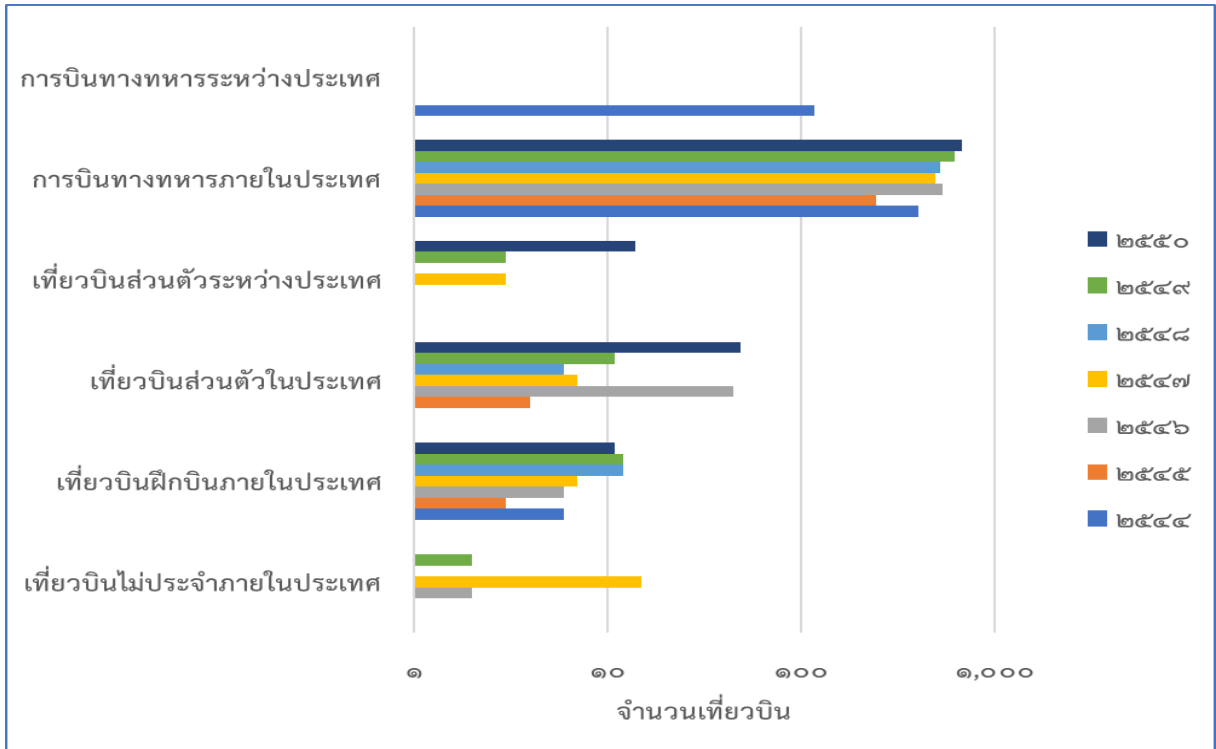
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานตก

ทำอากาศยานตก มีสถิติการใช้ประโยชน์ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๐ โดยมีจำนวนผู้โดยสาร สูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ มีจำนวน ๗๕ คน และมีจำนวนผู้โดยสารต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ มีจำนวน ๑ คน โดยที่ในช่วงปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๔๕ และ พ.ศ. ๒๕๔๘ - ๒๕๔๙ ไม่มีผู้โดยสารใช้บริการที่ทำอากาศยาน สำหรับปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ มีจำนวน ๗๕๖ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ มีจำนวน ๒๕๐ เที่ยวบิน



รูปที่ ๒-๑๑ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของทำอากาศยานตก พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๐

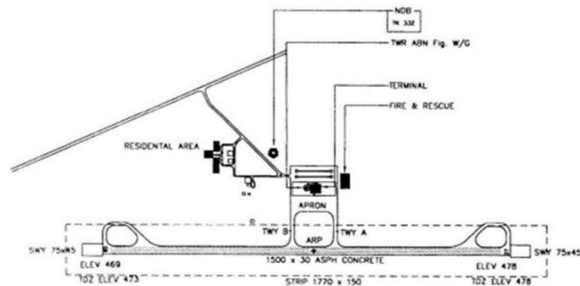
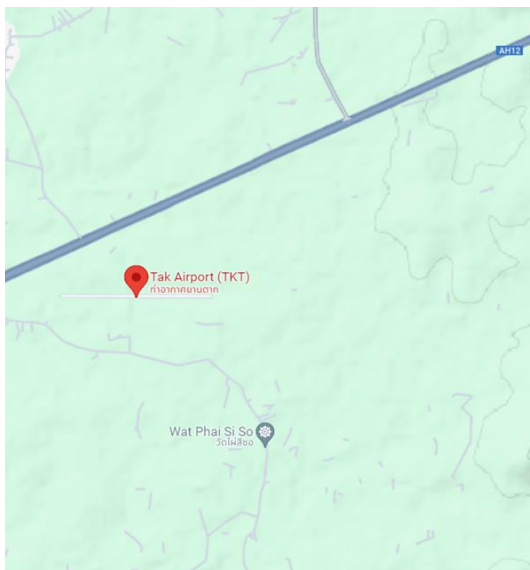
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ทำอากาศยานตก ตลอดระยะเวลาศึกษา พบว่าไม่มีประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีเพียงเที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ และเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ โดยเที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ มีจำนวนโดยเฉลี่ย ๕๐๒ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๕๕๐ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๑๒ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานตาก พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๖

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานตากอยู่ห่างจากตัวเมือง ๑๕ กิโลเมตร ท่าอากาศยานตากจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมือง ๑๐ - ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางปานกลาง มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Visual Runway และไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ไม่มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน

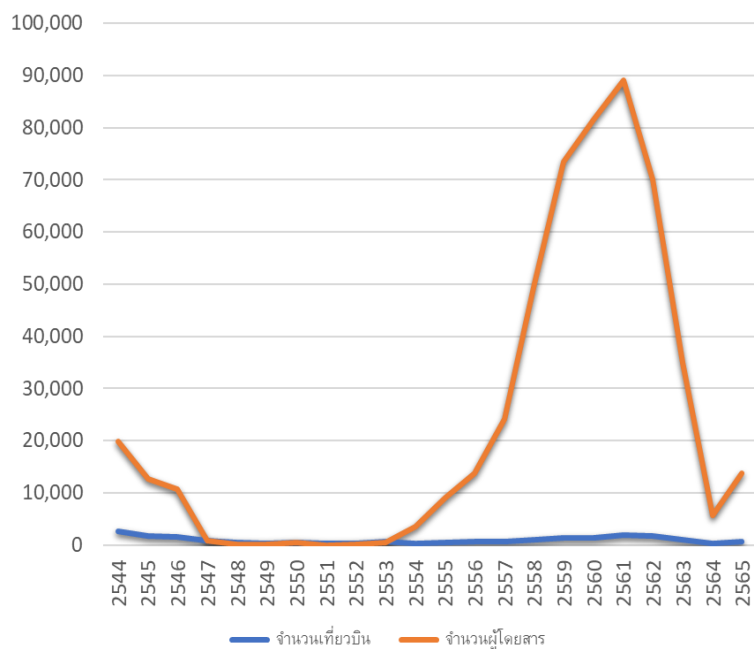
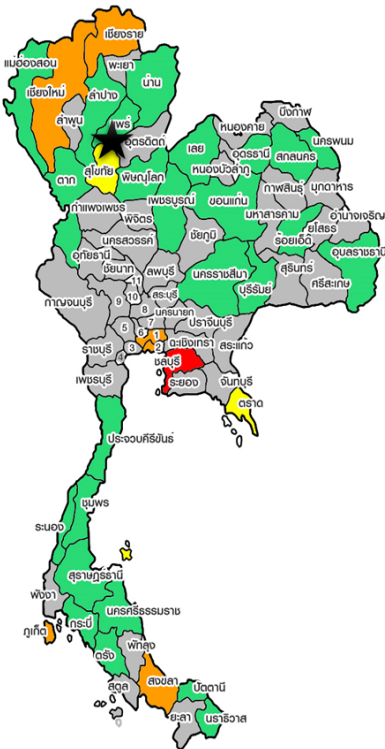


รูปที่ ๒-๑๓ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานตาก

๒.๕ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานแพร์

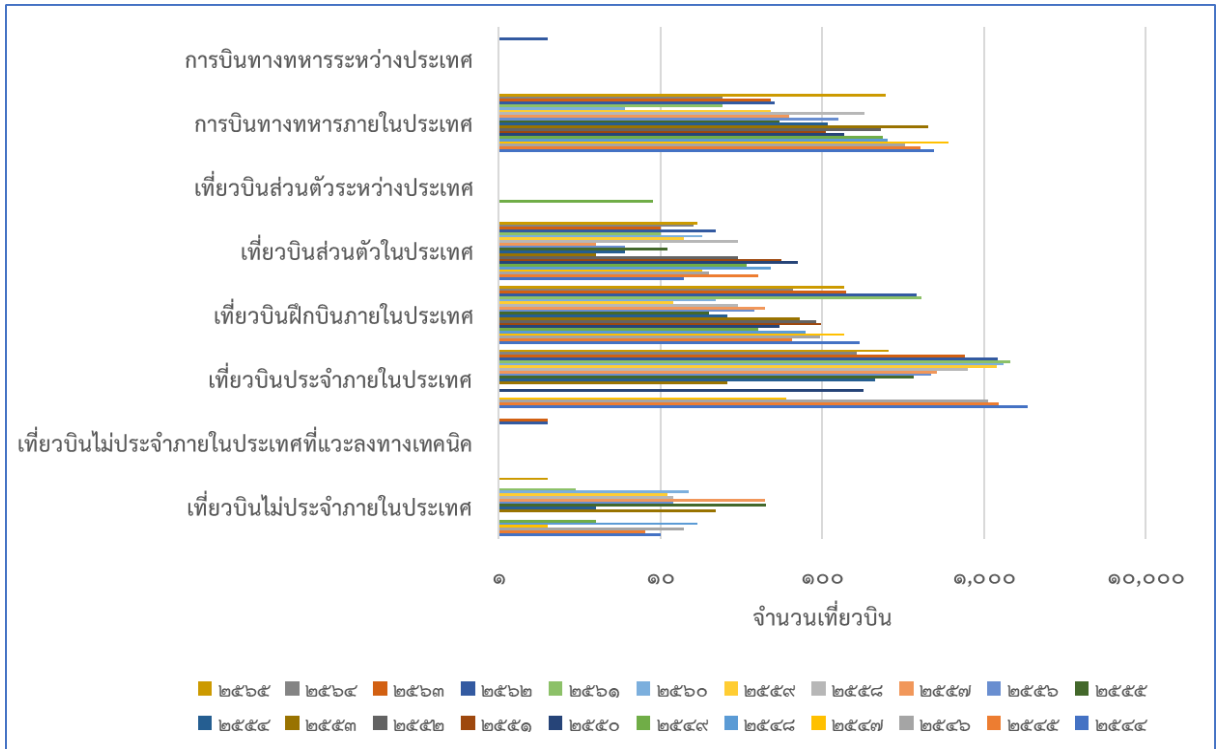
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานแพร์

ท่าอากาศยานแพร์ มีสถิติการใช้ประโยชน์ตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษา โดยมีจำนวนผู้โดยสาร สูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวน ๘๘,๐๒๙ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ ไม่มีผู้โดยสารใช้บริการ สำหรับ ปริมาณเที่ยวบิน มีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เช่นกัน มีจำนวน ๑,๙๐๓ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๑ มีจำนวน ๒๕๙ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่าง ปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และ พ.ศ. ๒๕๕๔ พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒๕๔.๔๑ โดยมีแนวโน้มเพิ่มอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๓ และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๒๓,๓๕๕ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๑๔ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานแพร์ พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

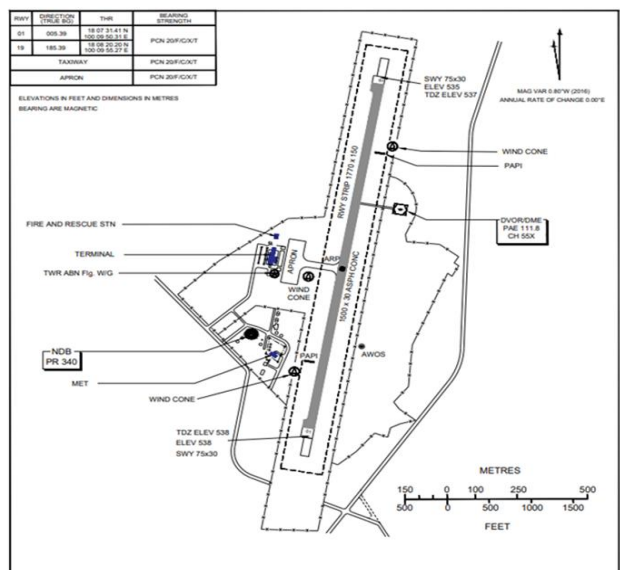
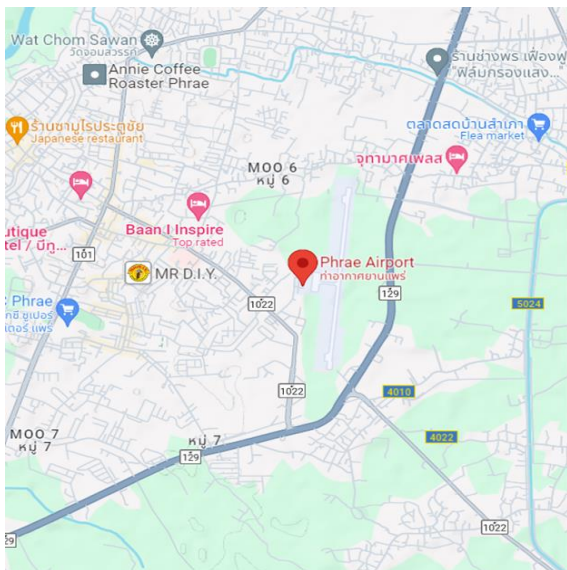
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานแพร์ ตลอดระยะเวลาการศึกษา พบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๓ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินฝึกภายในประเทศ และเที่ยวบินประจำภายในประเทศ โดยเที่ยวบินประจำภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๗๒๘ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษาเป็นจำนวน ๙๒๒ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๑๕ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานแพร่ พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานแพร่อยู่ห่างจากตัวเมือง ๓ กิโลเมตร ท่าอากาศยานแพร่จัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและมีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน ระดับ ๕

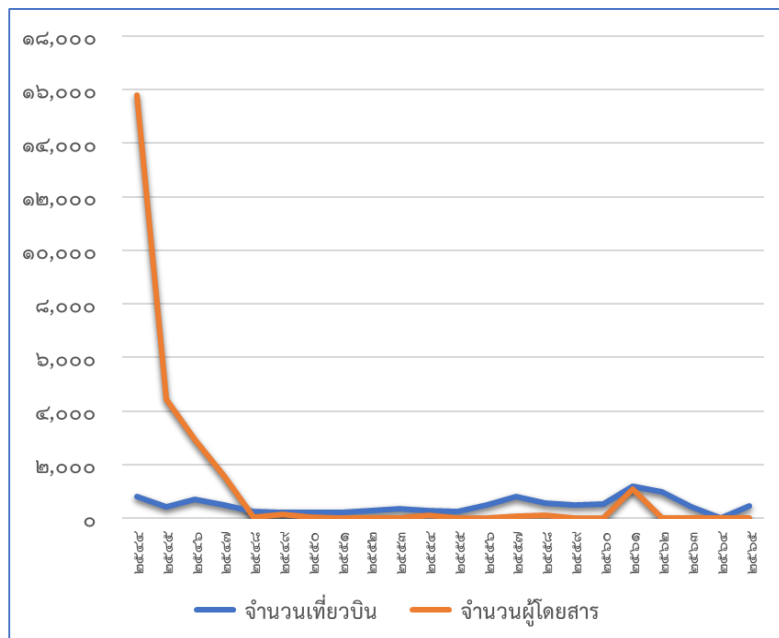
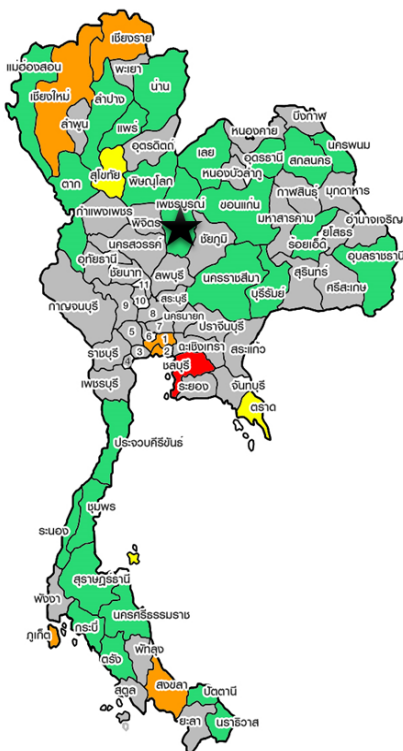


รูปที่ ๒-๑๖ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานแพร่

๒.๖ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

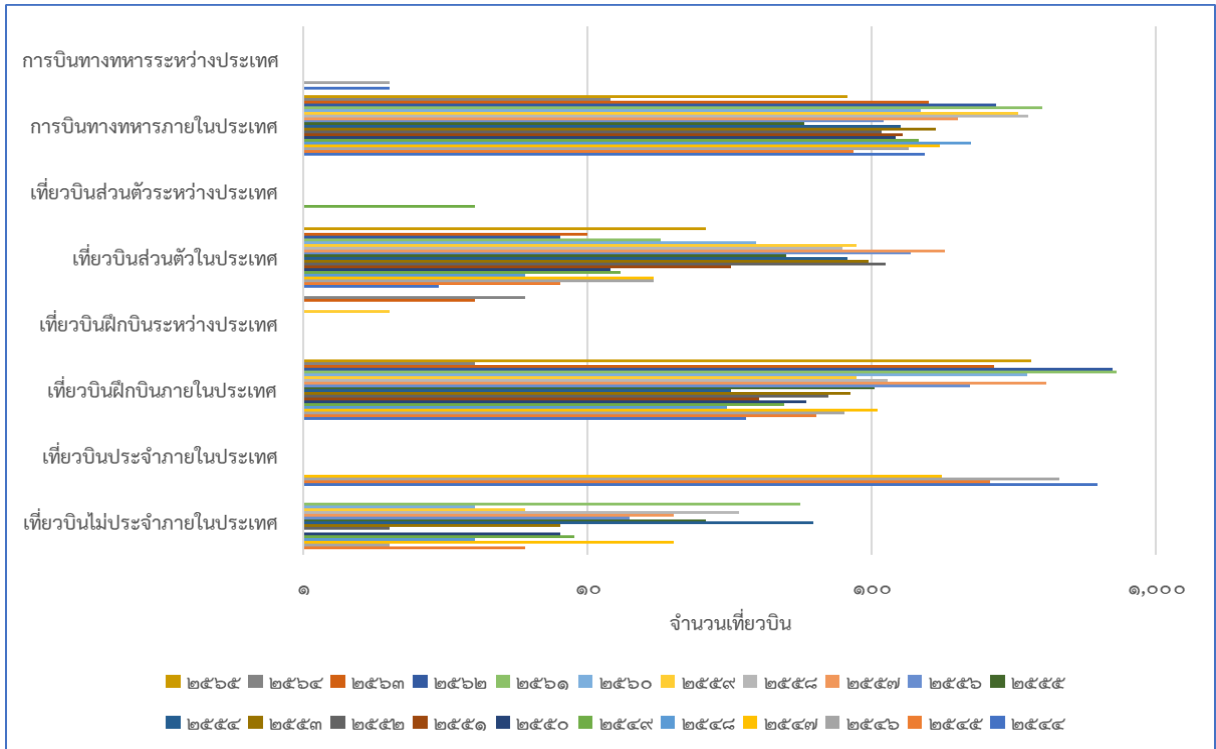
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ มีสถิติการใช้ประโยชน์ตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษา โดยมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ มีจำนวน ๑๕,๘๐๘ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ พ.ศ. ๒๕๕๓ พ.ศ. ๒๕๖๐ พ.ศ. ๒๕๖๒ และ พ.ศ. ๒๕๖๔ ไม่มีผู้โดยสารใช้บริการ สำหรับปริมาณเที่ยวบิน มีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ เช่นกัน มีจำนวน ๑,๘๐๓ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๑ มีจำนวน ๑,๑๙๘ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๔๔ พบว่ามีจำนวนลดลงร้อยละ ๙๓.๑๖ โดยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๑,๒๐๑ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๑๗ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

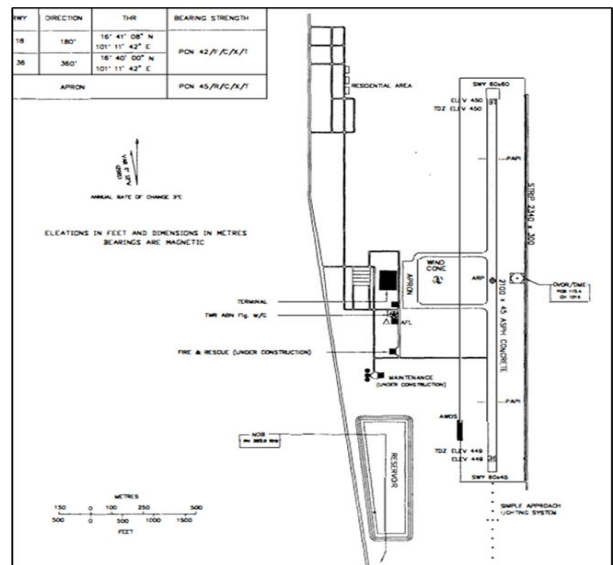
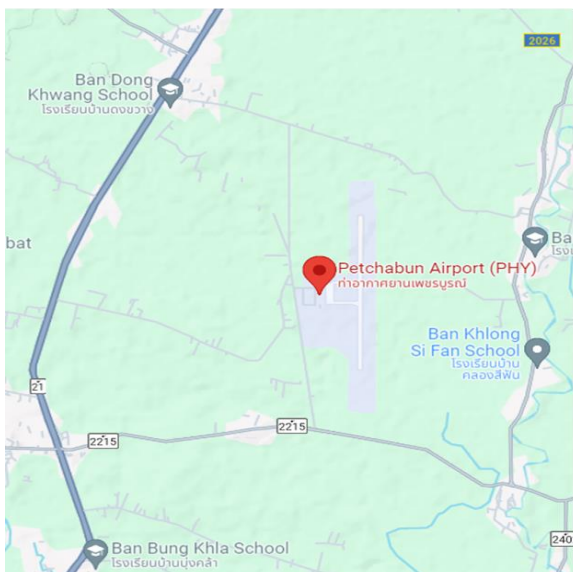
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตลอดระยะเวลาการศึกษา พบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๓ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ เที่ยวบินฝึกภายในประเทศ และเที่ยวบินประจำภายในประเทศ โดยเที่ยวบินฝึกภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๑๘๒ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษาเป็นจำนวน ๔๗๙ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๑๘ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานเพชรบูรณ์อยู่ห่างจากตัวเมือง ๓๖ กิโลเมตร ท่าอากาศยานจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานแต่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน ระดับ ๕

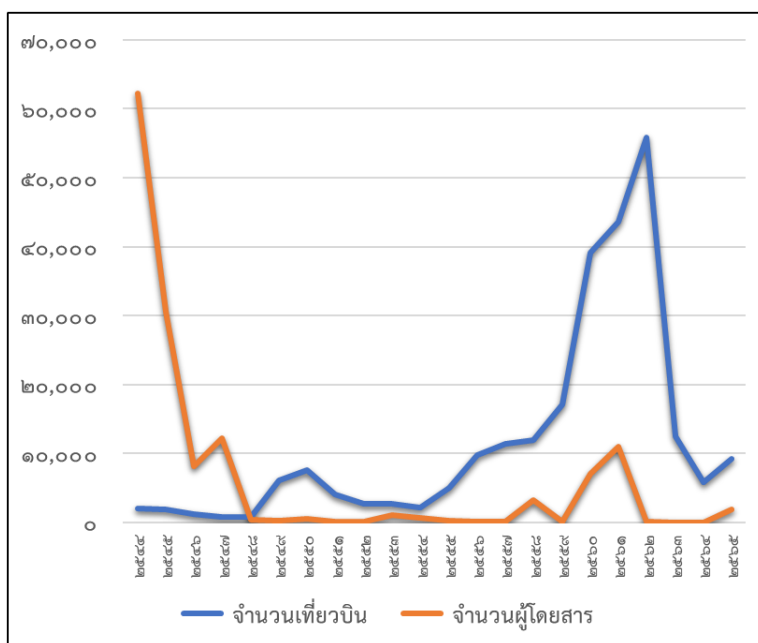
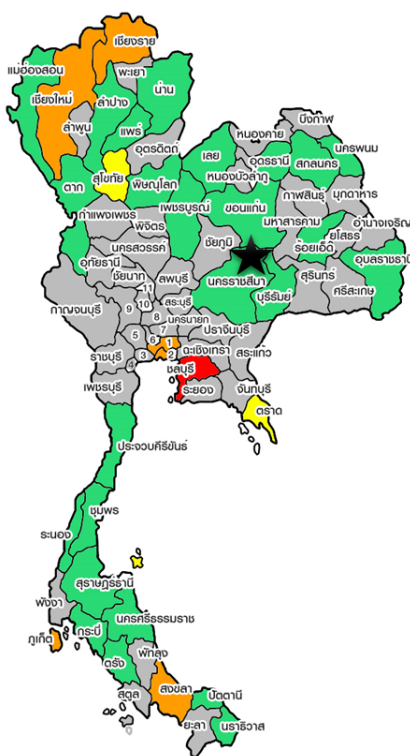


รูปที่ ๒-๑๙ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

๒.๗ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานนครราชสีมา

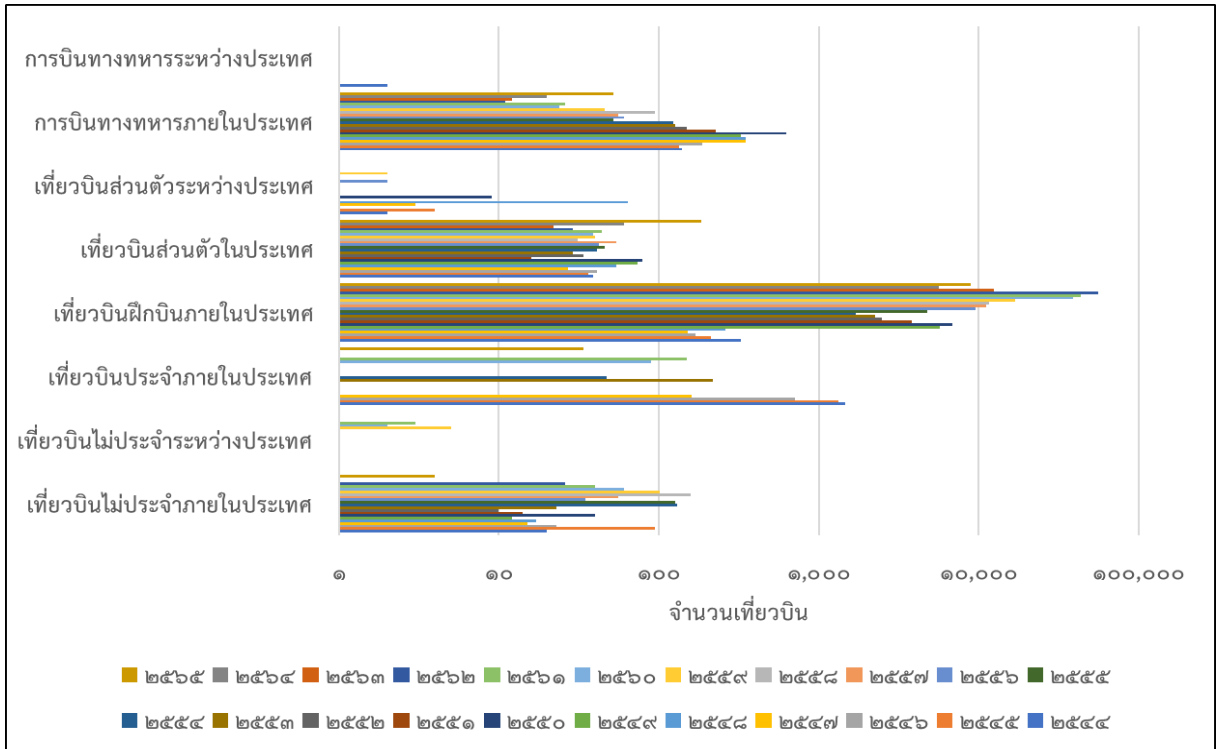
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานนครราชสีมา

ท่าอากาศยานนครราชสีมา มีสถิติการใช้ประโยชน์ตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษา โดยมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ มีจำนวน ๖๒,๒๖๗ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีผู้โดยสารใช้บริการน้อยที่สุด จำนวน ๕ คน สำหรับปริมาณเที่ยวบิน มีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๕๕,๘๑๐ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ มีจำนวน ๗๐๔ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๑ และ พ.ศ. ๒๕๔๔ พบว่า มีจำนวนลดลงร้อยละ ๘๒.๓๗ โดยมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ และพบว่ามีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในบางช่วงปี สืบเนื่องมาจากการผลักดันเชิงนโยบายเพื่อให้เกิดการให้บริการเที่ยวบินแบบประจำในพื้นที่ท่าอากาศยาน และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๖,๓๓๑ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๒๐ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานนครราชสีมา พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

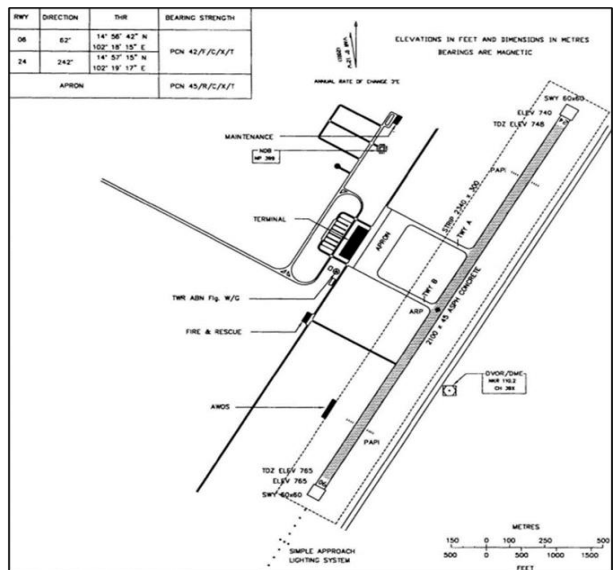
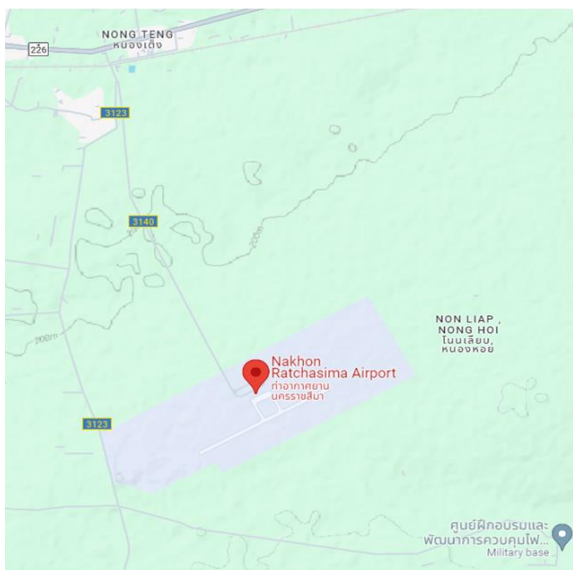
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ตลอดระยะเวลาศึกษา พบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๓ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ เที่ยวบินฝึกภายในประเทศ เที่ยวบินประจำภายในประเทศ และเที่ยวบินไม่ประจำภายในประเทศ โดยเที่ยวบินฝึกภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๑๑,๐๓๕ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษาเป็นจำนวน ๑๑,๔๗๐ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๒๑ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานนครราชสีมา พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานนครราชสีมาอยู่ห่างจากตัวเมือง ๒๖ กิโลเมตร ท่าอากาศยานจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานแต่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน ระดับ ๖

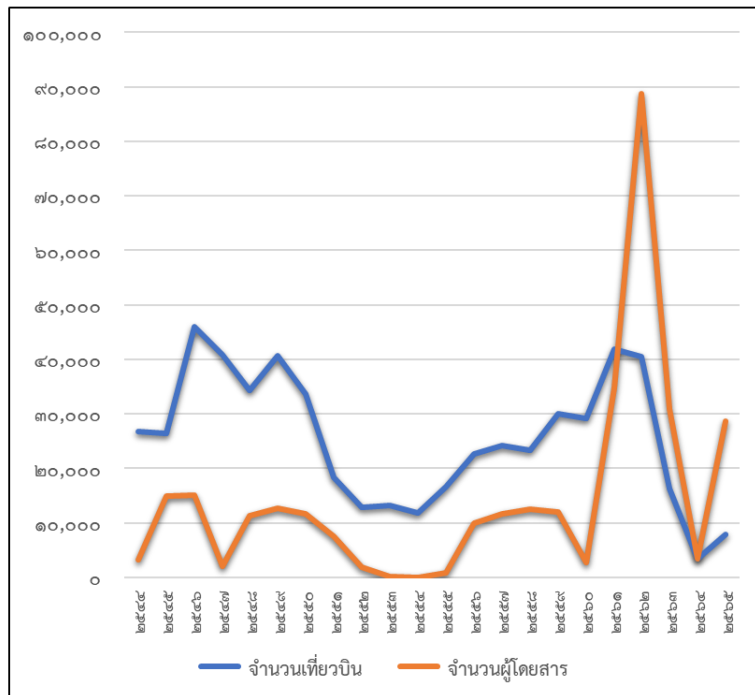
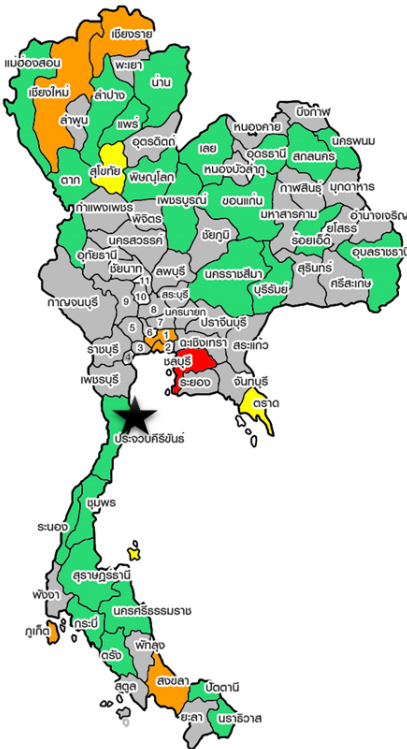


รูปที่ ๒-๒๒ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานนครราชสีมา

๒.๘ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานหัวหิน

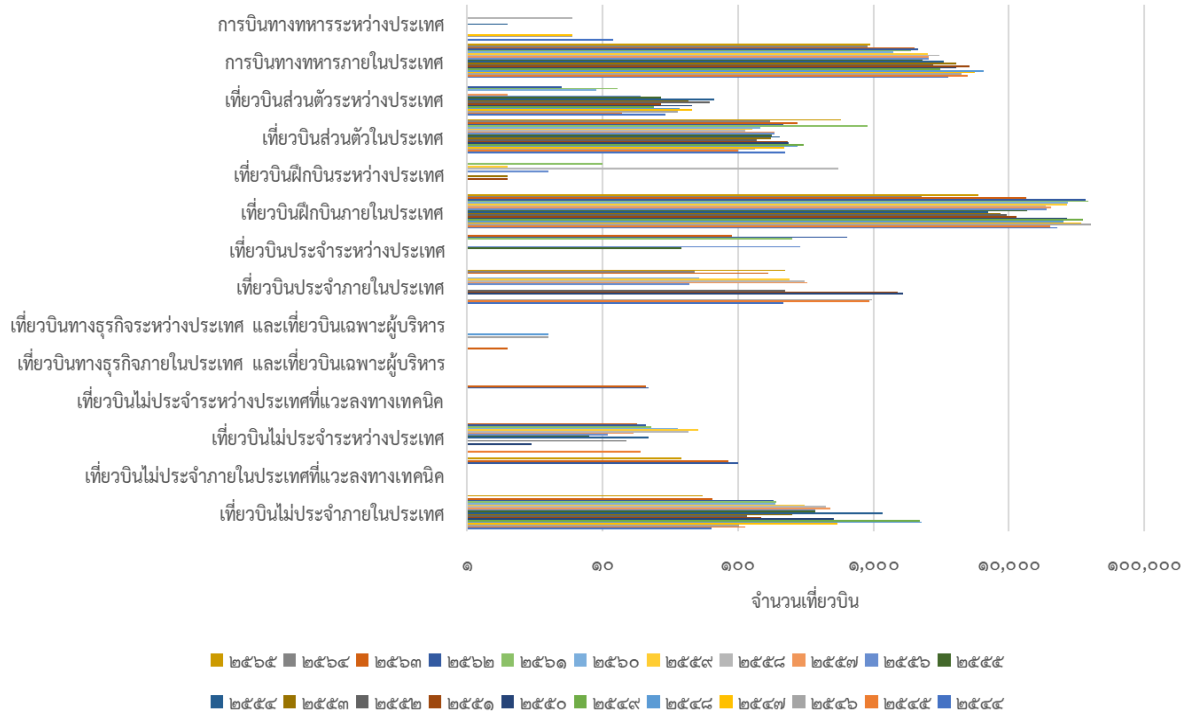
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานหัวหิน

ท่าอากาศยานหัวหิน มีสถิติการใช้ประโยชน์ตลอดช่วงระยะเวลาการศึกษา โดยมีจำนวนผู้โดยสาร สูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๘๘,๖๗๓ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๕๔ ไม่มีผู้โดยสารใช้บริการ สำหรับปริมาณ เที่ยวบิน มีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๕๕,๘๑๐ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๖ มีจำนวน ๔๖,๐๓๙ เที่ยวบิน และเมื่อพิจารณาอัตราการเปลี่ยนแปลงของจำนวนผู้โดยสาร ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๒ และ พ.ศ. ๒๕๕๔ พบว่ามีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ ๒,๖๗๑.๙๐ โดยมีแนวโน้มผันผวนอย่างต่อเนื่องนับตั้งแต่ ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ และมีปริมาณผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๑๔,๓๙๗ คนต่อปี



รูปที่ ๒-๒๓ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานหัวหิน พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕

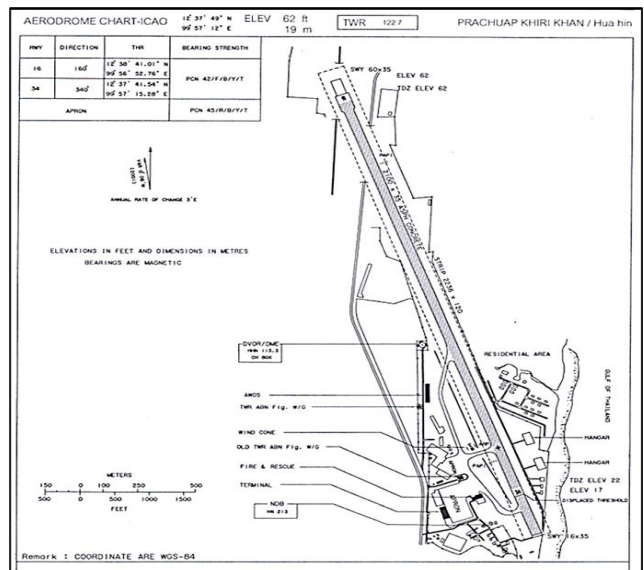
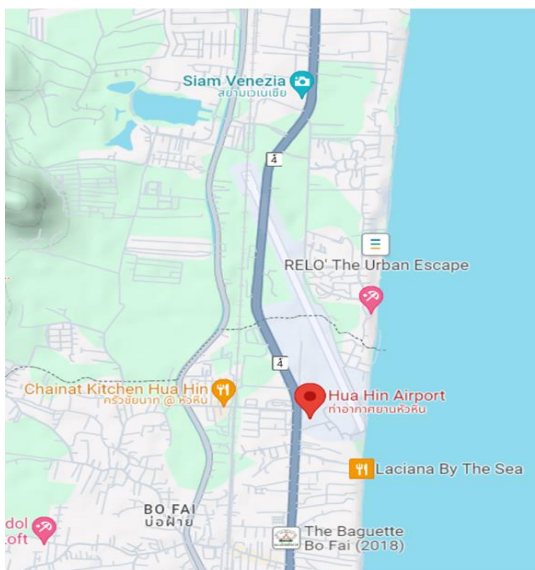
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานหัวหิน ตลอดระยะเวลาศึกษาพบว่า ประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีจำนวน ๗ ประเภท ได้แก่ เที่ยวบิน ทางทหารภายในประเทศ เที่ยวบินส่วนตัวภายในประเทศ เที่ยวบินฝึกกระหว่างประเทศ เที่ยวบินฝึกภายใน ประเทศ เที่ยวบินประจำภายในประเทศ เที่ยวบินประจำระหว่างประเทศ และเที่ยวบินไม่ประจำภายใน ประเทศ โดยเที่ยวบินฝึกภายในประเทศมีจำนวนมากที่สุดโดยเฉลี่ย คิดเป็นจำนวน ๒๑,๑๔๒ เที่ยวบิน ต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินรวมทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษาเป็นจำนวน ๒๕,๔๘๕ เที่ยวบิน ต่อปี



รูปที่ ๒-๒๔ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานหัวหิน พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานหัวหินอยู่ห่างจากตัวเมือง ๗ กิโลเมตร ท่าอากาศยานหัวหินจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและมีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน ระดับ ๖

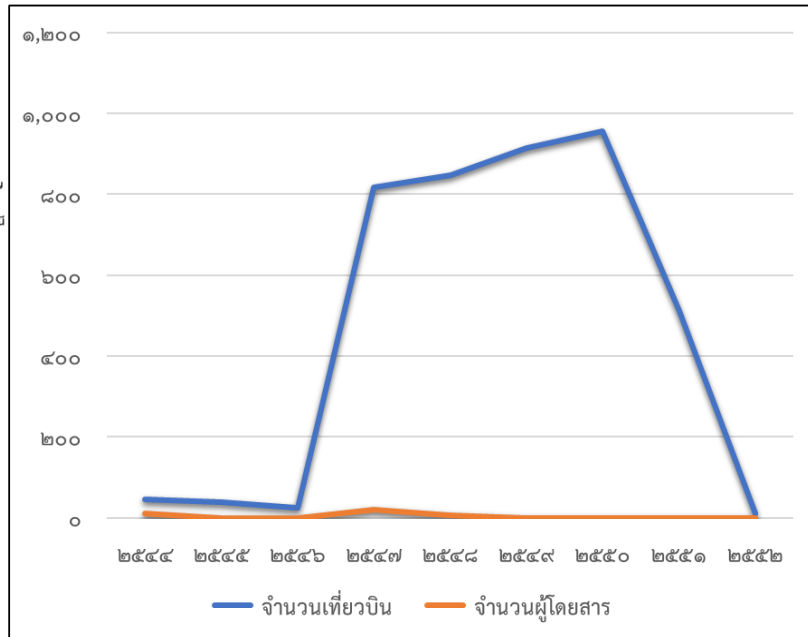
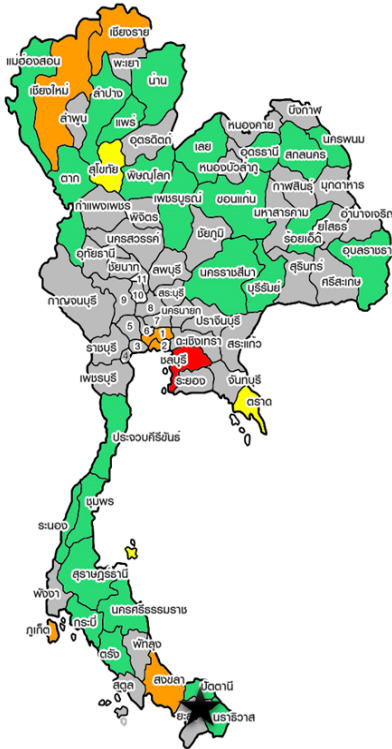


รูปที่ ๒-๒๕ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานหัวหิน

๒.๙ ผลการศึกษาวิเคราะห์ทำอากาศยานปัตตานี

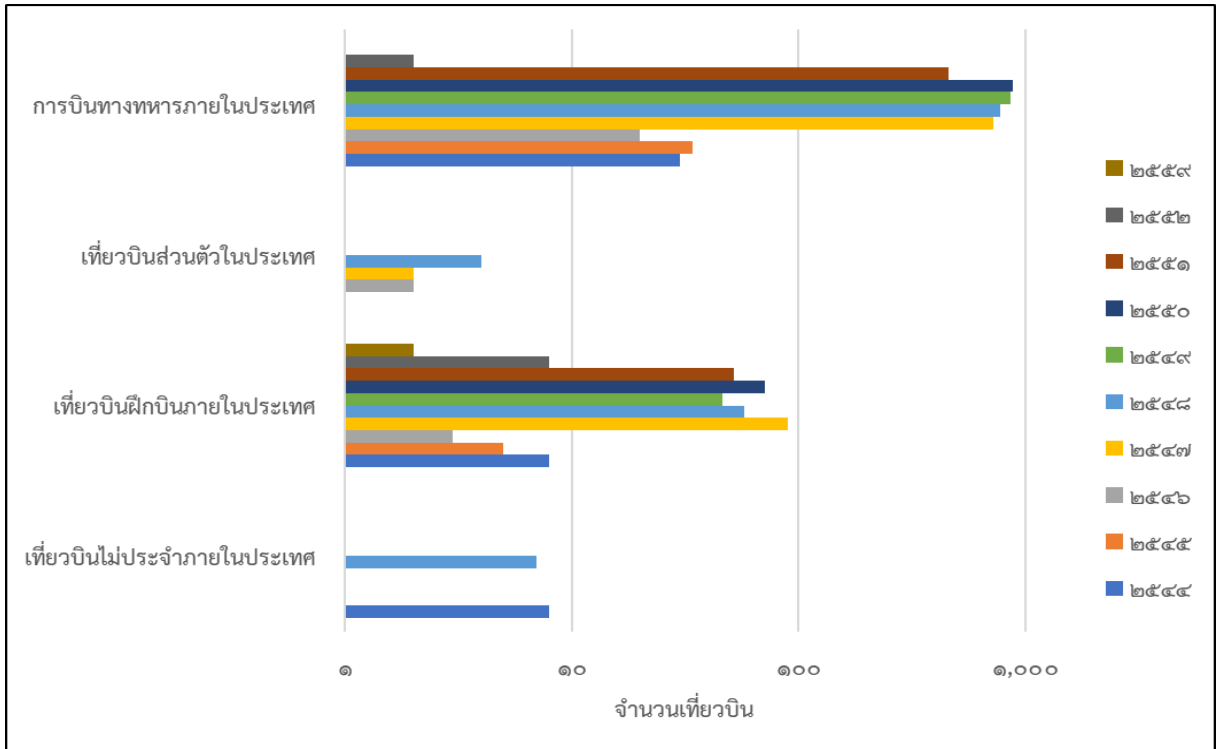
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ทำอากาศยานปัตตานี

ทำอากาศยานปัตตานี มีสถิติการใช้ประโยชน์ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๒ โดยมีจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๗ มีจำนวน ๒๐ คน และในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ - ๒๕๔๖ และ พ.ศ. ๒๕๔๙ เป็นต้นไป ไม่มีผู้โดยสารใช้บริการที่ทำอากาศยาน สำหรับปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๐ มีจำนวน ๙๕๕ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๒ มีจำนวน ๑๐ เที่ยวบิน



รูปที่ ๒-๒๖ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของทำอากาศยานปัตตานี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๒

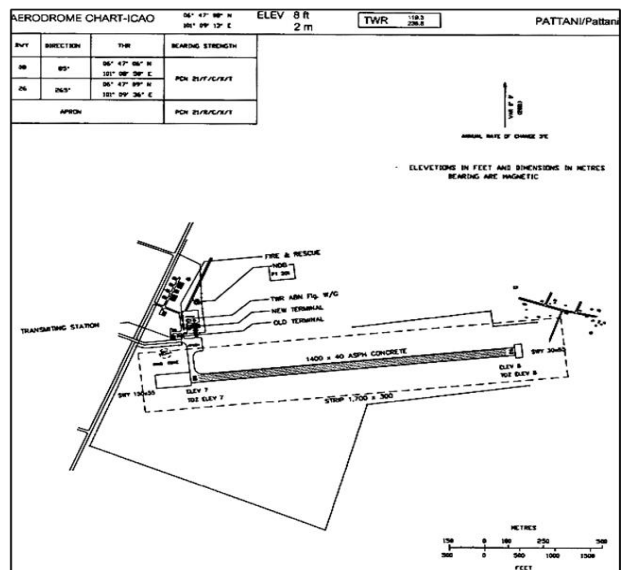
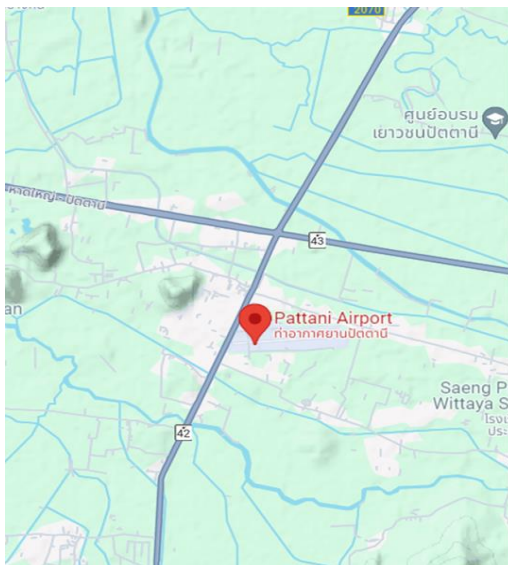
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ทำอากาศยานปัตตานี ตลอดระยะเวลาศึกษาพบว่าไม่มีประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีเพียงเที่ยวบินทางทหารภายในประเทศ มีจำนวนโดยเฉลี่ย ๔๒๒ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๔๖๓ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๒๗ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ให้บริการท่าอากาศยานปัตตานี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๒

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานปัตตานีอยู่ห่างจากตัวเมือง ๑๖ กิโลเมตร ท่าอากาศยานปัตตานีจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมือง ๑๐ - ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางปานกลาง มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานแต่ไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน และไม่มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน

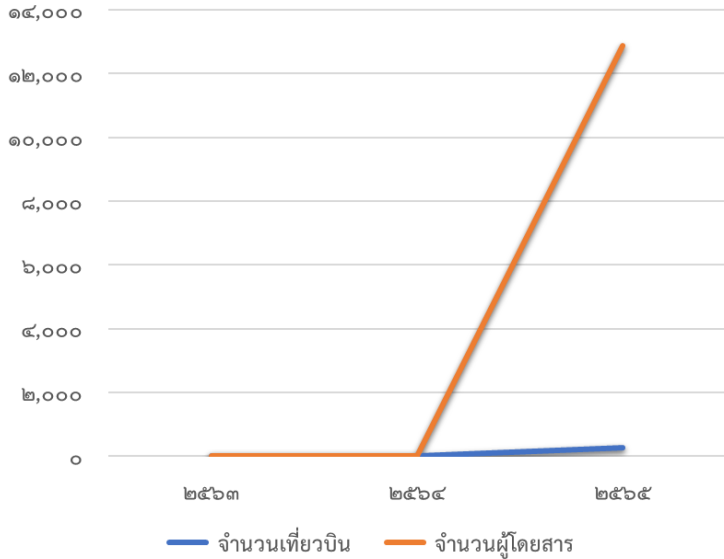
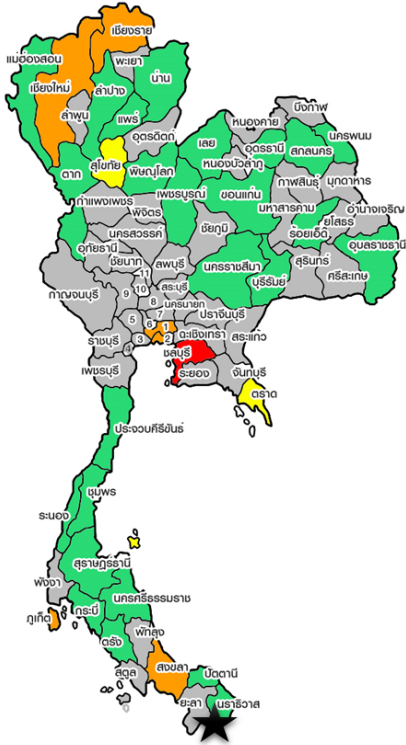


รูปที่ ๒-๒๘ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานปัตตานี

๒.๑๐ ผลการศึกษาวิเคราะห์ท่าอากาศยานเบตง

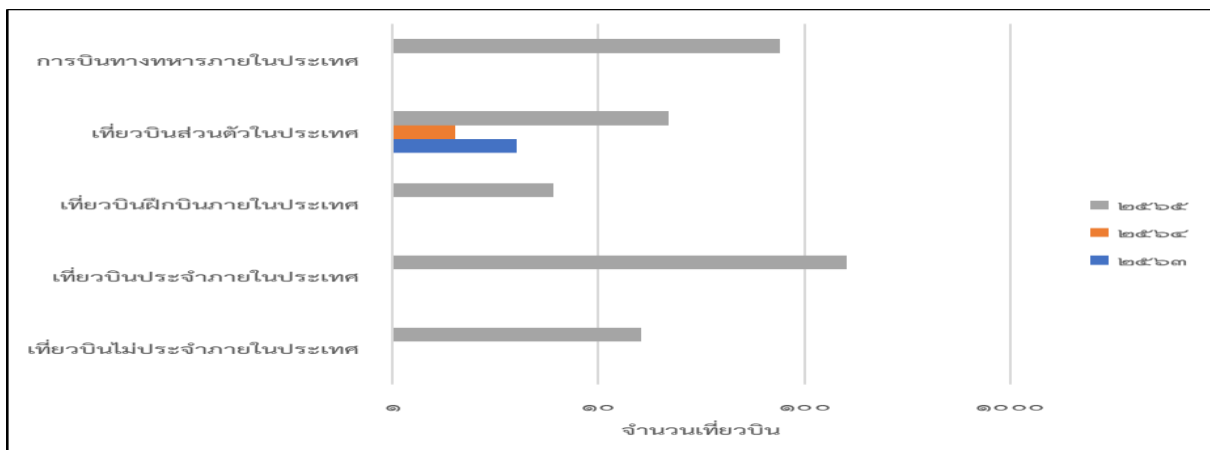
สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเบตง

ท่าอากาศยานเบตง มีสถิติการใช้ประโยชน์ระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕ โดยมีปริมาณเที่ยวบินจำนวนสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๕ มีจำนวน ๒๘๒ เที่ยวบิน และต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๔ มีจำนวน ๒ เที่ยวบิน



รูปที่ ๒-๒๙ ตำแหน่งและสถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานเบตง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

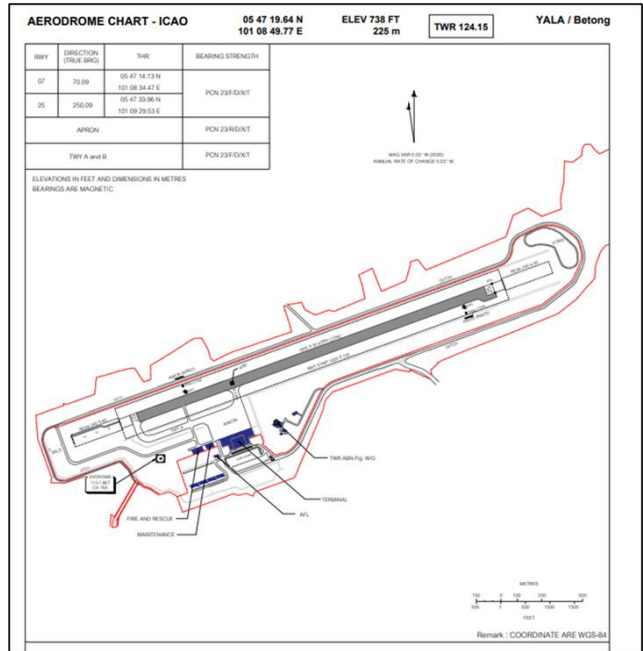
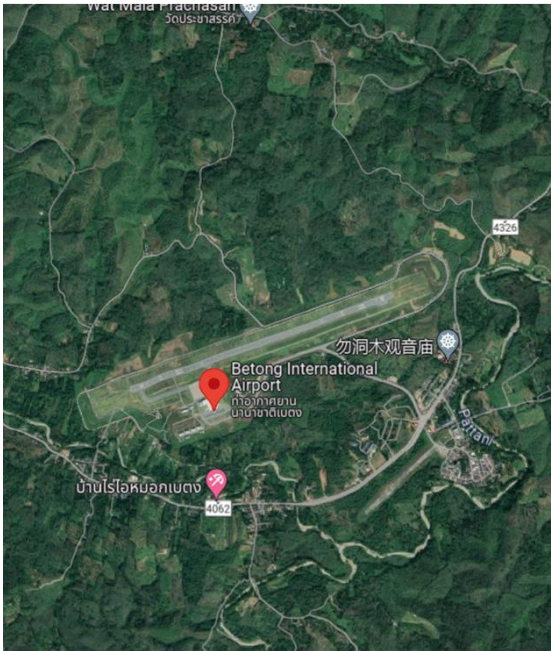
เมื่อพิจารณาประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานเบตง ตลอดระยะเวลาศึกษาพบว่า ไม่มีประเภทเที่ยวบินที่มีจำนวนเที่ยวบินต่อปีมากกว่า ๑๐๐ เที่ยวบิน มีเพียงเที่ยวบินประจำภายในประเทศ มีจำนวนโดยเฉลี่ย ๑๖๒ เที่ยวบินต่อปี และมีจำนวนเที่ยวบินทุกประเภทเฉลี่ยตลอดระยะเวลาศึกษา ๙๖ เที่ยวบินต่อปี



รูปที่ ๒-๓๐ สถิติเที่ยวบินแยกตามประเภทเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานเบตง พ.ศ. ๒๕๖๓ - ๒๕๖๕

ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ

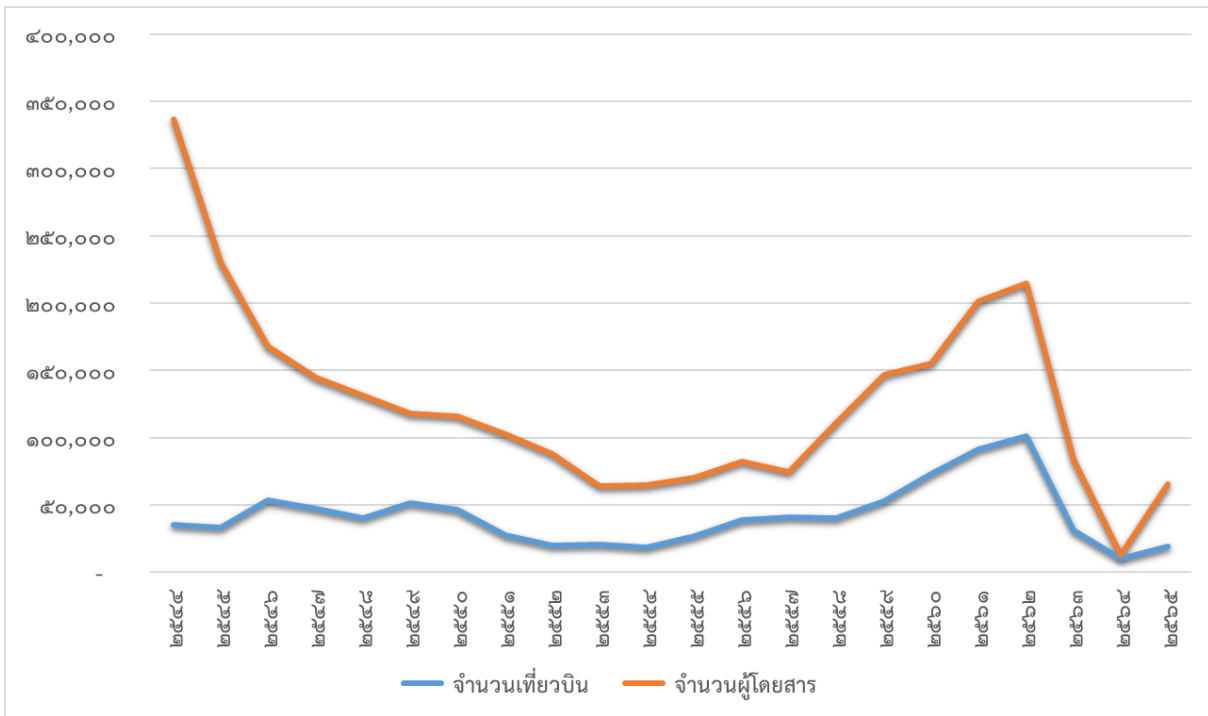
ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานเบตงอยู่ห่างจากตัวเมือง ๑๐ กิโลเมตร ท่าอากาศยานเบตงจัดอยู่ในท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานและไม่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน ระดับ ๕



รูปที่ ๒-๓๑ ตำแหน่งที่ตั้งและลักษณะทางกายภาพของท่าอากาศยานเบตง

๒.๑๑ ผลการวิเคราะห์สถิติภาพรวมการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง

จากการวิเคราะห์สถิติจำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบิน ประเภทเที่ยวบินประจำภายในประเทศของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง พบว่า ตลอดช่วงระยะเวลาของการศึกษา สถิติจำนวนผู้โดยสารสูงสุดในปี พ.ศ. ๒๕๔๔ โดยมีจำนวนผู้โดยสารรวมของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง สูงถึง ๓๓๗,๐๓๘ คน และมีจำนวนเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานสูงที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ มีจำนวน ๑๐๐,๘๖๗ เที่ยวบิน เมื่อพิจารณาเฉพาะในส่วนของปริมาณผู้โดยสารพบว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๔ จำนวนผู้โดยสารลดระดับลงอย่างต่อเนื่อง จนถึงจุดต่ำสุดในปี พ.ศ. ๒๕๕๓ ท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีจำนวนผู้โดยสารรวมเพียง ๖๔,๐๑๑ คน คิดเป็นปริมาณผู้โดยสารที่ลดลงถึงร้อยละ ๘๑ หลังจากนั้นปริมาณผู้โดยสารจึงเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและมีจำนวนสูงที่สุดในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งเป็นปีก่อนเกิดวิกฤตโรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ โดยมีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น ๒๑๔,๖๙๓ คน คิดเป็นปริมาณผู้โดยสารลดลงเมื่อเทียบกับปี พ.ศ. ๒๕๔๔ ประมาณร้อยละ ๓๖ หรือลดลงไปกว่า ๑๒๒,๓๔๕ คน



รูปที่ ๒-๓๒ จำนวนผู้โดยสารและจำนวนเที่ยวบิน ประเภทเที่ยวบินประจำภายในประเทศ
ของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง ปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารจากกิจกรรมการบินพลเรือน ของกรมท่าอากาศยาน ช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๖๕ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่รัฐบาลเริ่มใช้นโยบายเปิดเสรีการบินและได้สร้างผลกระทบต่อการบินให้บริการขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์แบบประจำในกลุ่มท่าอากาศยานดังกล่าว โดยมีประเด็นค้นพบใน ๔ ประเด็นหลัก ดังนี้

๑. ท่าอากาศยานหลายแห่ง ในช่วงระยะเวลา ๕ ปีแรก ของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๘) มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่าช่วงระยะเวลา ๕ ปีสุดท้ายของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ในปัจจุบัน อย่างมีนัยสำคัญ โดยในช่วงระยะ ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๕๔ - ๒๕๕๓) มีแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสาร จากเที่ยวบินขนส่งเชิงพาณิชย์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

๒. ท่าอากาศยานบางแห่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ก่อนเริ่มเกิด สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน

๓. ท่าอากาศยานหลายแห่งมีกิจกรรมการบินพลเรือนที่หลากหลาย โดยเฉพาะเที่ยวบินส่วนตัว และเที่ยวบินฝึกบิน รวมทั้งรองรับเที่ยวบินราชการและเที่ยวบินทางทหารอีกด้วย ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน

๔. ท่าอากาศยานบางแห่งสูญเสียการบริการเที่ยวบินประจำเมื่อสายการบินยกเลิกการใช้งาน อากาศยานแบบที่สามารถใช้ทางวิ่งของท่าอากาศยานได้ ถึงแม้จะมีปริมาณความต้องการในการเดินทาง ทางอากาศในระดับที่สามารถทำการบินเชิงพาณิชย์ได้ก็ตาม

๒.๑๒ ผลการวิเคราะห์ตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐานและการให้บริการ ในปัจจุบัน ในภาพรวมของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง เมื่อพิจารณาระยะทางระหว่างศูนย์กลางเมืองและตำแหน่งของท่าอากาศยานซึ่งมีผลต่อเวลาในการเดินทางของผู้ใช้บริการ พบว่า จำแนกตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานได้เป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีทั้งสิ้น ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน และท่าอากาศยานเบตง (๒) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ ๑๐ - ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางปานกลาง มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานตากและท่าอากาศยานปัตตานี (๓) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมาและท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ โดยในจำนวนท่าอากาศยาน ๑๐ แห่ง มีเพียง ๓ แห่งที่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ และท่าอากาศยานหัวหิน

ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบัน ของทั้ง ๑๐ ท่าอากาศยาน ล้วนเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) โดยท่าอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Visual Runway ซึ่งไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานตาก ในขณะที่ท่าอากาศยาน จำนวน ๖ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง โดยมีท่าอากาศยาน เพียง ๑ แห่ง ที่มีทางวิ่งแบบ Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ นอกจากนี้ ในจำนวนท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีท่าอากาศยานที่ไม่มีบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานปัตตานี ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานได้ แต่มีเพียงท่าอากาศยาน ๓ แห่ง ที่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ และท่าอากาศยานหัวหิน

๒.๑๓ ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน

ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน โดยพิจารณาจากจำนวนประชากร รายได้ โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน และจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนของแต่ละจังหวัด สามารถจำแนกลักษณะเฉพาะของศักยภาพจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานออกเป็น ๓ กลุ่ม ดังนี้

๑. กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพสูง คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากร จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน และรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูง มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดนครราชสีมา

๒. กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพปานกลาง คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากรในระดับปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูงถึงปานกลาง มีจำนวน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก และจังหวัดเพชรบูรณ์

๓. กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพน้อย คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากรในระดับปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมเยือนและรายได้ต่อครัวเรือนในระดับปานกลางถึงต่ำ มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา

ตารางที่ ๒-๑

จำนวนประชากร รายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน และจำนวนผู้เยี่ยมเยือนของจังหวัดที่ตั้งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง

จังหวัด	จำนวนประชากรจากการทะเบียน(คน) พ.ศ. ๒๕๖๕	รายได้โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน(บาท) พ.ศ. ๒๕๖๔	จำนวนผู้เยี่ยมเยือน(คน) พ.ศ. ๒๕๖๒
ประจวบคีรีขันธ์	๕๕๓,๒๙๘	๒๖,๔๖๒.๙๕	๗,๒๕๙,๖๖๙
แพร่	๔๓๐,๖๖๙	๒๐,๓๖๖.๗๒	๘๖๕,๖๔๖
แม่ฮ่องสอน	๒๘๖,๗๘๖	๑๕,๔๙๕.๙๕	๑,๐๙๔,๔๖๙
ตาก	๖๘๔,๑๔๐	๒๒,๖๓๑.๗๖	๒,๒๕๕,๒๕๕
เพชรบูรณ์	๙๗๓,๓๘๖	๒๖,๑๕๐.๕๖	๒,๔๑๑,๐๗๖
นครราชสีมา	๒,๖๓๐,๐๕๘	๒๔,๗๗๙.๔๔	๙,๘๙๘,๔๒๘
ปัตตานี	๗๓๒,๙๕๕	๒๐,๖๙๑.๖๙	๒๘๒,๐๕๙
ยะลา	๕๔๕,๙๑๓	๑๙,๑๘๑.๘๗	๖๘๙,๙๓๘

สรุปประเด็นปัญหาและความท้าทายที่สำคัญ จากการพิจารณาศึกษาสถิติการใช้ท่าอากาศยาน และสภาพการณ์ปัจจุบัน ด้านตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ รวมถึงศักยภาพของจังหวัดที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน พบประเด็นปัญหาและความท้าทาย ดังนี้

๑. ตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยานไกลจากตัวเมือง และขาดบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะท่าอากาศยานนครราชสีมา และท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

๒. การจัดให้มีบริการที่เกิดภาระต้นทุน โดยเฉพาะส่วนของการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตสนามบิน รวมทั้งระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและจำนวนเที่ยวบิน ที่ทำการบินแบบใช้เครื่องวัดประกอบการบินในปริมาณน้อย และบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยานที่มีระดับขีดความสามารถสูงกว่าประเภทอากาศยานที่ใช้บริการในปัจจุบัน

๓. จำนวนที่นั่งของแบบอากาศยานและความถี่เที่ยวบินไม่เหมาะสม ทำให้ความสนใจในการใช้บริการและความต่อเนื่องในการให้บริการอยู่ในระดับน้อย และมีระดับราคาของบัตรโดยสารที่สูงกว่าระดับราคาเฉลี่ยของราคาบัตรโดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางหลักและเส้นทางรอง

๔. ขาดการบูรณาการความร่วมมือในการพัฒนาบริการด้านการบินและการใช้ประโยชน์ของภาคส่วนที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

บทที่ ๓ วิธีพิจารณาศึกษา

รายงานการพิจารณาศึกษา เรื่อง “แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย” ให้ความสำคัญกับการออกแบบวิธีพิจารณาศึกษาเพื่อเข้าถึงข้อเท็จจริงและทำความเข้าใจทั้งเนื้อหาและบริบทที่เกี่ยวกับประเด็นศึกษาอย่างรอบด้าน บูรณาการเครื่องมือวิจัยทั้งเชิงคุณภาพและเชิงปริมาณเพื่อเสริมการวิเคราะห์ให้ได้ผลลัพธ์ตามวัตถุประสงค์ทั้ง ๔ ข้อของการศึกษา

๓.๑ แหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูลที่ใช้ในการศึกษา

ในการพิจารณาศึกษาตามขอบเขตงานที่กำหนด คณะกรรมการได้กำหนดแหล่งข้อมูลสำคัญที่ใช้ในการศึกษาทั้งที่เป็นแหล่งข้อมูลปฐมภูมิและแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ โดยให้ความสำคัญกับการเข้าถึงและความสมบูรณ์ของข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาเป็นสำคัญ โดยกำหนดแหล่งข้อมูลและวิธีการเก็บข้อมูลที่ใช้ในการศึกษาดังนี้

แหล่งข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลปฐมภูมิ คือ ข้อมูลที่เก็บรวบรวมมาจากแหล่งข้อมูลโดยตรง หรือแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ หรืออาจจะเรียกได้ว่าเป็น “ข้อมูลดิบ” โดยคณะกรรมการได้กำหนดแหล่งข้อมูลจำแนกได้เป็น ๒ ส่วน ได้แก่

- ข้อมูลจากการจัดประชุมระดมความเห็นโดยคณะอนุกรรมการด้านการคมนาคมทางอากาศ ได้เชิญผู้บริหารและผู้แทนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับประเด็นศึกษา เพื่อชี้แจง ให้ข้อมูล แสดง และแลกเปลี่ยนความคิดเห็น และใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยการทำบันทึกถ้อยคำจากการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุม
- ข้อมูลจากการศึกษาดูงานโดยลงพื้นที่ท่าอากาศยานที่เป็นตัวแทนท่าอากาศยานเป้าหมายในการศึกษา ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ และใช้วิธีการเก็บข้อมูลแบบการจัดทำบันทึกภาคสนาม (Field Note) เพื่อบันทึกข้อมูลที่สำคัญตามประเด็นการศึกษาที่พบจริงจากสถานที่เก็บข้อมูล และใช้วิธีการเก็บข้อมูลโดยการทำบันทึกถ้อยคำจากการประชุมของผู้เข้าร่วมประชุมในพื้นที่ศึกษา โดยได้ลงพื้นที่ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ในช่วงวันพุธที่ ๑๑ ถึงวันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

แหล่งข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลทุติยภูมิ คือ ข้อมูลที่ถูกเก็บรวบรวมอย่างเป็นระบบไว้แล้วโดยหน่วยงานหรืองานศึกษาก่อนหน้า สามารถใช้ต่อยอดหรืออ้างอิงได้ไม่ต้องเก็บรวบรวมข้อมูลใหม่ โดยแหล่งข้อมูลทุติยภูมิสำหรับงานศึกษานี้ได้แก่

- เอกสารด้านนโยบาย แผนยุทธศาสตร์ แผนแม่บท
- เอกสารด้านกฎหมาย มาตรฐานระเบียบ ข้อบังคับ
- เอกสารงานศึกษา วิจัย คู่มือ แนวปฏิบัติ

๓.๒ การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์จากแหล่งข้อมูลปฐมภูมิ

ข้อมูลในส่วนนี้ ได้มาจากการระดมความคิดเห็นและการศึกษาดูงาน ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นข้อมูลข้อเท็จจริง ข้อคิดเห็น และข้อเสนอแนะ โดยได้ตรวจสอบความถูกต้องกับผู้บันทึกข้อมูลและผู้ให้ข้อมูล ใช้เครื่องมือวิเคราะห์ข้อมูลเชิงคุณภาพด้วยการวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยนำข้อมูลมาจัดทำให้เป็นระบบ แยกแยะข้อมูลตามองค์ประกอบ เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลที่ได้มาจากทั้ง ๒ แหล่งข้อมูล ทำการวิเคราะห์และตีความตามเนื้อหาที่ปรากฏโดยใช้การวิเคราะห์แก่นสาระ (Thematic Analysis) เพื่อสรุปสาระสำคัญหลัก

การวิเคราะห์จากแหล่งข้อมูลทุติยภูมิ

ข้อมูลในส่วนนี้ ได้แยกประเภทข้อมูลเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ (๑) กรณีข้อมูลเชิงสถิติ ได้ตรวจสอบความถูกต้องกับแหล่งที่มาของข้อมูล และวิเคราะห์เชิงปริมาณด้วยการใช้สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statical Analysis) และ (๒) กรณีข้อมูลเชิงคุณภาพ ได้มาจากการทบทวนและสืบค้นจากเอกสารเผยแพร่ทั่วไป สื่อสิ่งพิมพ์ เอกสารการศึกษาจากหน่วยงานต่าง ๆ รวมถึงบทความตลอดจนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยได้ตรวจสอบข้อมูลด้วยการตรวจแหล่งที่มาของข้อมูล ความน่าเชื่อถือ ความถูกต้อง ความสมบูรณ์ และความทันสมัย การวิเคราะห์ข้อมูลในการศึกษาครั้งนี้ ได้เลือกใช้การวิเคราะห์เชิงเนื้อหา (Content Analysis) โดยนำข้อมูลมาจัดทำให้เป็นระบบ แยกแยะข้อมูลตามองค์ประกอบ เชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลที่ได้มาจากทั้ง ๒ แหล่งข้อมูล และสรุปผลการศึกษา

๓.๓ กระบวนการพิจารณาศึกษา

การกำหนดกระบวนการพิจารณาศึกษาเพื่อให้ผลการศึกษาสอดคล้องวัตถุประสงค์และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ โดยกำหนดเป็น ๗ ขั้นตอน ดังนี้

๑. คณะกรรมาธิการได้ตั้งคณะทำงานรายงานการศึกษาแนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

๒. ศึกษาและทบทวนข้อมูลจากเอกสารวิชาการที่เกี่ยวข้องกับระบบท่าอากาศยานเชิงพาณิชย์ ระบบการขนส่งทางอากาศ และรวบรวมข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศและการบินของท่าอากาศยานเป้าหมาย

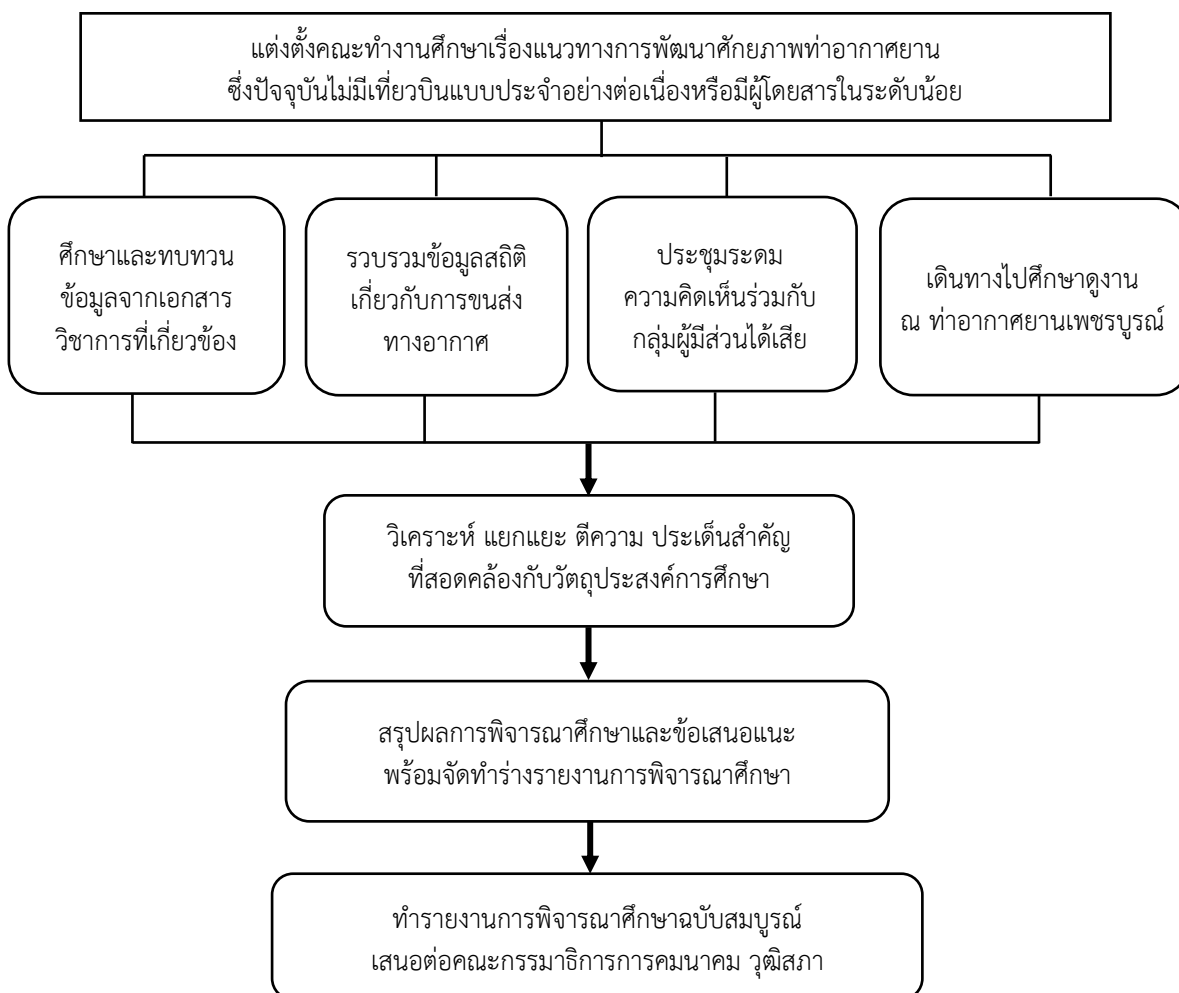
๓. ประชุมระดมความคิดเห็นกับกลุ่มผู้มีส่วนได้เสียกับการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเป้าหมายในการศึกษา โดยสาระสำคัญที่ได้จากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ บริบทของการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินย่อย ข้อมูลสถิติปริมาณการขนส่งทางอากาศย้อนหลังและปีปัจจุบัน มุมมอง ข้อคิดเห็น ตลอดจนข้อเสนอแนะที่สามารถสร้างโอกาสความร่วมมือในการเพิ่มการใช้ประโยชน์ รวมถึงข้อจำกัดจากกฎหมายระเบียบ ข้อบังคับที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศที่ทำให้เกิดความล่าช้า ไม่ทันต่อสถานการณ์

๔. เดินทางศึกษาดูงานการพัฒนา การบริหารท่าอากาศยาน และหารือประเด็นการเพิ่มการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานและปัญหาอุปสรรคในการพัฒนาบริการเส้นทางบินแบบประจำ ณ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์ ในช่วงวันพุธที่ ๑๑ ถึงวันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

๕. นำข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิที่ได้รับมาพิจารณาและระดมความคิดเห็นในคณะทำงาน และทำการวิเคราะห์แยกแยะประเด็นสำคัญที่สอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการศึกษา เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ของข้อมูลจากทั้งสองแหล่ง เพื่อนำไปสู่การสรุปผลการศึกษาต่อไป

๖. นำผลการวิเคราะห์ข้อมูลมาสรุปผลโอกาสและความท้าทาย รวมถึงแนวทางในการพัฒนา และเพิ่มการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย และกำหนดมาตรการที่เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันและรองรับการเปลี่ยนแปลงในอนาคต โดยจัดทำข้อเสนอแนะในมิติของการพัฒนานโยบายและระบบแผนงาน การทบทวนแก้ไขกฎระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้องเพื่อให้สามารถแก้ปัญหาในปัจจุบันและเอื้อให้เกิดการพัฒนาในทิศทางที่เหมาะสมได้ในอนาคต รวมถึงการบริหารจัดการในด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง และในขั้นนี้มีการจัดทำเป็นร่างรายงานการพิจารณาการศึกษา

๗. จัดทำรายงานการพิจารณาศึกษาลบับสมบูรณ์เสนอต่อคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา



รูปที่ ๓-๑ แสดงกระบวนการพิจารณาการศึกษา

บทที่ ๔

แนวทางการพัฒนาศักยภาพท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารในระดับน้อย

๔.๑ แนวปฏิบัติที่ดีของการบริหารท่าอากาศยานขนาดเล็ก

ท่าอากาศยานขนาดเล็กคือท่าอากาศยานที่มีการรองรับปริมาณจำนวนผู้โดยสารเป็นจำนวนน้อย และท่าอากาศยานขนาดเล็กจะให้บริการด้านการบินแบบส่วนตัว และรวมถึงการให้บริการตามตารางการบิน ซึ่งอาจจะเป็นเที่ยวบินแบบภายในประเทศ หรือระหว่างประเทศ การให้บริการเช่าเหมาลำ การขนส่งสินค้าและการดำเนินการขนส่งสินค้า โรงเรียนการบิน การบำรุงรักษาอากาศยาน หรือการให้บริการแก่เฮลิคอปเตอร์ ดังนั้นกิจกรรมในท่าอากาศยานขนาดเล็กแต่ละแห่งจะมีความหลากหลาย แต่การบริหารจัดการท่าอากาศยานขนาดเล็กในแต่ละที่จะไม่ต่างกันมากเพราะจะต้องคำนึงถึงประเด็นต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

๔.๑.๑ การจัดการท่าอากาศยาน

การกำกับดูแลกิจการท่าอากาศยานจะประกอบไปด้วย ประสิทธิภาพเป็นเจ้าของท่าอากาศยาน โครงสร้างและบทบาทหน้าที่ของหน่วยงานที่กำกับดูแลด้านการบินและท่าอากาศยาน บทบาทหน้าที่ของผู้จัดการท่าอากาศยาน บทบาทหน้าที่ของพนักงานท่าอากาศยาน และการสื่อสารและความร่วมมือระหว่างเจ้าของท่าอากาศยานและคณะกรรมการการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

บทบาทหน้าที่ของผู้จัดการท่าอากาศยานนั้น เป็นหน้าที่ที่รับผิดชอบการปฏิบัติงานทั่วไปของท่าอากาศยานให้เป็นที่ไปด้วยความเรียบร้อย การปฏิบัติการของอากาศยาน การบำรุงรักษาอากาศยาน อาคารสิ่งก่อสร้าง ความสัมพันธ์อันดีกับชุมชน รวมถึงการบริหารจัดการทางการเงิน แต่สิ่งสำคัญที่สุดสำหรับผู้จัดการท่าอากาศยานคือจะต้องคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นอันดับหนึ่ง

บทบาทหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน เนื่องจากการบริหารจัดการท่าอากาศยานขนาดเล็ก เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยานจะต้องปฏิบัติงานให้หลายหน้าที่ ทั้งการจัดการงานเอกสาร การซ่อมบำรุง และการปฏิบัติงานรายวัน หรืออาจใช้ทรัพยากรร่วมกับหน่วยงานภายนอก หรือการร่วมมือกับหน่วยงานอื่น ๆ ในการบริหารจัดการทรัพยากรบุคคล ยกตัวอย่างเช่น ในสหรัฐอเมริกา มีการให้ความร่วมมือร่วมกันระหว่างหน่วยงานท้องถิ่นกับท่าอากาศยาน เช่นเจ้าหน้าที่ซ่อมบำรุง เป็นต้น

๔.๑.๒ การบริหารจัดการด้านการเงินของท่าอากาศยาน

การพัฒนาเงินงบประมาณ เป็นปัจจัยที่สำคัญต่อการบริหารจัดการท่าอากาศยานขนาดเล็ก การวางแผนเงินงบประมาณและการแบ่งสรรปันส่วนอย่างเหมาะสมสำหรับทั้งในระยะสั้นและระยะยาว การบริหารเงินงบประมาณในระยะสั้นนั้นเป็นการบริหารการเงินเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานทั่วไป ส่วนการบริหารเงินงบประมาณระยะยาวคือการบริหารการเงินเพื่อการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน

การดำเนินงานของท่าอากาศยานขนาดเล็กหลาย ๆ ท่าอากาศยานอยู่ภายใต้สถานการณ์การบีบบังคับทางการเงินทำให้มีข้อจำกัดในเรื่องทรัพยากรและบุคลากรในการบริหารงานหรือดำเนินงานท่าอากาศยาน ดังนั้น ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องมีความรู้ความเข้าใจในเรื่องของการเงินและการพัฒนาเงินงบประมาณประกอบด้วย

รายได้ของท่าอากาศยานขนาดเล็ก โดยทั่วไปมีจำนวนน้อยและมักจะได้รับสนับสนุนทางการเงินจากรัฐบาล โดยทั่วไปแล้วแหล่งที่มาของรายได้ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ได้แก่ การทำสัญญาเช่าที่ดินและพื้นที่เชิงพาณิชย์ การทำความตกลงการเช่าโรงเก็บอากาศยาน การเช่าโรงเก็บอากาศยานส่วนตัว การเช่าที่ดินเพื่อเกษตรกรรม การเช่าสัมปทาน ค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าธรรมเนียมการลงจอด

ในการจัดทำงบประมาณในการดำเนินงานของท่าอากาศยานเป็นเรื่องง่ายที่จะคาดการณ์รายได้ของท่าอากาศยาน ซึ่งจะตรงกันข้ามกับการคาดการณ์ค่าใช้จ่ายของท่าอากาศยาน

รายจ่ายของท่าอากาศยานขนาดเล็กขึ้นอยู่กับหลายปัจจัย ค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นจริงนั้นยากจะวัดได้ ดังนั้น ในการวางแผนงบประมาณ ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องคำนึงถึงค่าใช้จ่ายที่เป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดจากการดำเนินงาน และค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานด้วย ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน คือ ต้นทุนทั้งหมดที่เกิดจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน ซึ่งรวมถึงค่าแรง ค่าวัสดุสิ้นเปลือง ค่าสาธารณูปโภค และค่าการบำรุงรักษาซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้นทุกวัน สำหรับค่าใช้จ่ายที่ไม่ได้เกิดจากการดำเนินงานนั้นขึ้นอยู่กับบทบาทของท่าอากาศยาน ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องคำนึงถึงต้นทุนส่วนนี้รวมถึงค่าเสื่อมราคาของอุปกรณ์ และหนี้สินทางการเงินที่ท่าอากาศยานผูกพันไว้อยู่

การสร้างรายได้ เนื่องจากท่าอากาศยานขนาดเล็ก อาจมีรายได้จากแหล่งหลักไม่มากนัก ดังนั้น ท่าอากาศยานขนาดเล็กจำเป็นต้องมองหาแหล่งรายได้ด้านอื่น ๆ เช่น การขายน้ำมันเชื้อเพลิง การให้เช่าโรงเก็บอากาศยาน การเช่าที่ดินเพื่อเกษตรกรรม เป็นต้น การศึกษาและการเก็บข้อมูลของเอกสารฉบับนี้ได้แสดงตัวอย่างของแหล่งที่มาของรายได้รอง สำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็ก ซึ่งได้แก่ การขายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นแหล่งรายได้อันดับต้นของท่าอากาศยานขนาดเล็ก รองลงมาคือการให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์สำหรับทางเลือกอื่น ๆ เช่น การเก็บค่าจอดรถยนต์ของผู้โดยสาร การให้บริการเช่ารถยนต์ การให้เช่าป้ายโฆษณา หรือการให้เช่าพื้นที่ซึ่งไม่เกี่ยวข้องกับการบิน เช่น ให้เช่าพื้นที่อาคารเก็บสินค้า การทำเกษตรกรรม การใช้พื้นที่ทางข้างทางวิ่งเพื่อการสัญจร การแข่งขันรถยนต์หรือพื้นที่ฝึกหัดขับรถ การให้เช่าพื้นที่เพื่อการถ่ายทำภาพยนตร์ การพัฒนาพื้นที่เพื่อเป็นสนามกอล์ฟ หรือให้เช่าพื้นที่เพื่อการทำกิจกรรมการกุศล เป็นต้น

สัญญาเช่าซื้อและการใช้ท่าอากาศยาน มีหลากหลายรูปแบบในการทำสัญญาเช่าซื้อหรือการใช้ท่าอากาศยานขนาดเล็ก การเช่าท่าอากาศยานอาจถือเป็นข้อตกลงการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์หรือข้อตกลงการใช้งานพื้นที่ที่ไม่ใช่เชิงพาณิชย์ การเช่าซื้ออาจรวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยาน ซึ่งขึ้นกับลักษณะการดำเนินงานที่ได้รับการพิจารณา เช่น การดำเนินการด้านเกษตรกรรม หรือการใช้งานอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน โดยประเด็นที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กควรคำนึงในการให้เช่าใช้ท่าอากาศยานคือการกำหนดมาตรฐานขั้นต่ำในการทำสัญญาเช่าซื้อและการใช้ท่าอากาศยาน กฎระเบียบและข้อบังคับของภาครัฐ และอัตราค่าบริการ จะต้องมีการกำหนดอัตราค่าใช้จ่ายเพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนในการจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวก การบำรุงรักษา และการบริหารจัดการสิ่งอำนวยความสะดวก และต้นทุนอื่น ๆ

ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานท่าอากาศยาน นอกจากการเรียกเก็บเงินสำหรับผู้ใช้อำนวยความสะดวก หรือผู้ที่ใช้บริการ สามารถเรียกเก็บค่าบริการจากผู้ดำเนินงานในท่าอากาศยานจากการใช้ประโยชน์ จากพื้นที่ส่วนรวม รวมถึงสิ่งอำนวยความสะดวกในพื้นที่เขตปฏิบัติการบินหรือเครื่องช่วยเดินอากาศ

การวางแผนการลงทุน และการบริหารจัดการเงินสด ท่าอากาศยานขนาดเล็กจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการเงินสด เพื่อให้ท่าอากาศยานมีสภาพคล่องและมีเงินสดเพียงพอสำหรับการบริหารงาน และปฏิบัติงานได้อย่างราบรื่น และการวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานก็เป็นเรื่องสำคัญ เนื่องจากท่าอากาศยาน ควรมีการปรับปรุงและการพัฒนาเพื่อให้ท่าอากาศยานปฏิบัติงานได้อย่างมั่นคงในระยะยาว และเติบโต อย่างยั่งยืน

๔.๑.๓ การดำเนินงานท่าอากาศยาน

ประเด็นการดำเนินงานของท่าอากาศยานขนาดเล็กที่ควรคำนึงถึงและบริหารจัดการให้เหมาะสม โดยประกอบด้วย การปฏิบัติการด้านความปลอดภัย การซ่อมบำรุง การรักษาความปลอดภัย การบริหาร และรับมือกับสถานะฉุกเฉิน

ความปลอดภัย จากการศึกษ พบว่า ประเด็นความปลอดภัยที่ผู้จัดการท่าอากาศยานขนาดเล็ก ในประเทศสหรัฐอเมริกาให้ความสำคัญมากที่สุดคือ สิ่งมีชีวิตโดยรอบท่าอากาศยานที่มีผลต่อการปฏิบัติ การบิน เช่น นก เป็นต้น โดยหัวข้อที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กจะต้องพิจารณา ในการดำเนินงานท่าอากาศยาน ประกอบด้วย

การคุ้มครองสาธารณะ เป็นสิ่งพื้นฐานที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กต้องพิจารณา เช่น ความตระหนักรู้ เป็นความรับผิดชอบของเจ้าของท่าอากาศยานในการปกป้องประชาชนจากอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในบริเวณ รอบท่าอากาศยาน ประชาชนจะต้องได้รับการเตือนถึงอันตราย การกักกันดูแลการเข้าไปในพื้นที่หวงห้าม อย่างชัดเจน สัญลักษณ์บอกตำแหน่งท่าอากาศยาน รั้วและไฟในท่าอากาศยาน ต้องจัดทำสัญลักษณ์หรือ ป้ายบอกเขตพื้นที่ที่ใช้สำหรับการวิ่งขึ้นลงของอากาศยาน การเคลื่อนตัวบนพื้น และลานจอดอากาศยาน และล้อมรั้วและจัดให้มีไฟส่องทางรอบรั้วอาณาเขตท่าอากาศยาน พื้นที่และอาคารผู้โดยสาร การดูแล ผู้ที่ไม่สามารถช่วยเหลือตัวเองได้หรือผู้พิการ

การคุ้มครองผู้เข้าและผู้ทำงาน ต้องได้รับความรู้ในเรื่องความปลอดภัยและการป้องกัน ในสัญญา ควรมีการระบุความรับผิดชอบและหน้าที่ในการดำเนินงานด้านความปลอดภัย และท่าอากาศยานต้องมีการให้การฝึกอบรมที่เหมาะสมแก่บุคคลที่มีส่วนในการดำเนินงาน และบุคคลเหล่านั้นต้องเข้าใจในหน้าที่ รับผิดชอบของตนเอง

การคุ้มครองพนักงาน ต้องมีการฝึกอบรมพนักงานเกี่ยวกับความปลอดภัยอย่างพอเพียงและมี ประสิทธิภาพ ผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานควรจะให้มีการฝึกอบรมในขั้นต้นและมีการทบทวนความรู้ แก่พนักงานทุกคน นอกจากความรู้ด้านความปลอดภัยต้องให้การฝึกอบรมในเรื่องของการดำเนินงาน ท่าอากาศยานในเขตการบิน การดำเนินงานซ่อมบำรุง ขั้นตอนในการดำเนินงาน และขั้นตอนดำเนินงาน เมื่อเกิดเหตุฉุกเฉิน การรักษาความปลอดภัย และความปลอดภัยทางการบิน นอกจากนั้นจะต้องมีการให้ อุปกรณ์เพื่อรักษาความปลอดภัยเฉพาะตนตามที่กฎหมายกำหนดให้แก่พนักงานที่ปฏิบัติงาน

การเติมน้ำมันอากาศยาน การให้บริการการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กขึ้นอยู่กับเจ้าของท่าอากาศยานหรือผู้ดำเนินงานท่าอากาศยาน เพราะเป็นหน้าที่ความรับผิดชอบสูงสุดของเจ้าของท่าอากาศยานเพื่อทำให้แน่ใจว่าระบบการเติมน้ำมันได้รับการรักษาอย่างดีและมีบริการที่ปลอดภัยไม่ว่าใครจะเป็นผู้ให้บริการการเติมน้ำมัน เพื่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพในการดำเนินการเติมน้ำมัน ต้องมีการกำหนดโปรแกรมในการตรวจสอบอุปกรณ์ประจำและตารางการบำรุงรักษา ถ้าไม่มีโปรแกรมนี้ ความรับผิดชอบของเจ้าของท่าอากาศยานอาจเพิ่มขึ้น นอกจากนั้นต้องมีการฝึกอบรมความปลอดภัยจากอัคคีภัย

การขับขีในเขตการบิน เป็นหน้าที่รับผิดชอบของเจ้าของท่าอากาศยานในการควบคุมการเข้าออกเขตการบินของยานพาหนะและการเคลื่อนย้ายยานพาหนะในเขตการบิน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างแนวรั้ว การควบคุมโดยการออกกฎระเบียบข้อบังคับ และการตรวจสอบยานพาหนะในการเข้าออกเขตการบิน

การลดอันตรายจากสัตว์ป่า นอกจากท่าอากาศยานจะต้องมีแผนในการคุ้มครองสัตว์ป่าและแผนการคุ้มครองหรือลดอันตรายจากสัตว์ป่าแล้ว ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องมีการร่วมมือกับองค์กรท้องถิ่นในการเฝ้าระวังสัตว์ป่าต่าง ๆ ไม่ให้รุกล้ำเข้ามาในเขตการบินหรือเขตท่าอากาศยาน

การบำรุงรักษา เช่นเดียวกับท่าอากาศยานทั่ว ๆ ไปที่จะต้องมีการตรวจสอบและควบคุมดูแลท่าอากาศยานเป็นประจำ นอกจากนั้นต้องมีโครงการการซ่อมบำรุงแบบป้องกันเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานของท่าอากาศยานและลดต้นทุนในการซ่อมบำรุงอากาศยาน รวมถึงท่าอากาศยานจะต้องมีการเก็บอุปกรณ์ซ่อมบำรุงคงคลังในปัจจุบันและติดตามความต้องการการใช้อุปกรณ์ในอนาคตที่จำเป็นเพื่อบำรุงรักษาอากาศยานให้ปลอดภัยและมีประสิทธิภาพ นอกจากนั้นท่าอากาศยานจะต้องมีการเก็บบันทึกการใช้งานอุปกรณ์ในการซ่อมบำรุงรวมถึงการตรวจสอบอุปกรณ์และการฝึกอบรมการใช้ อุปกรณ์และการซ่อมบำรุงรักษาอุปกรณ์

การรักษาความปลอดภัย ท่าอากาศยานจะต้องมีการจัดทำโครงการการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานตามที่กฎหมายของประเทศกำหนด และต้องจัดให้มีการฝึกอบรมการรักษาความปลอดภัยในท่าอากาศยานให้แก่ทุกหน่วยงานและทุกบุคลากรที่ปฏิบัติงานในท่าอากาศยาน

การเตรียมการรับมือเหตุฉุกเฉิน ท่าอากาศยานจะต้องมีการจัดทำแผนฉุกเฉินของท่าอากาศยานและกำหนดขั้นตอนในการวางแผนการดำเนินงานในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน รวมทั้งต้องมีการให้การฝึกอบรมและจำลองสถานการณ์ในการตอบสนองต่อเหตุฉุกเฉิน

๔.๑.๔ การวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยาน

การวางแผนท่าอากาศยาน จะให้กรอบในการสร้างพื้นฐานของการใช้ประโยชน์ที่ดินและคาดการณ์การเติบโตในอนาคต โดยกระบวนการวางแผนในแต่ละระดับสามารถช่วยในการพัฒนาระบบการบินที่มีประสิทธิภาพและประสิทธิผล

มาตรฐานการพัฒนาและการก่อสร้าง ท่าอากาศยานจะต้องมีการจัดประชุมก่อนการออกแบบและการทบทวนการออกแบบ รวมทั้งต้องมีการจัดทำรายงานทางวิศวกรรม แผนการก่อสร้างและรายละเอียดการก่อสร้าง แผน/คู่มือความปลอดภัยและการดำเนินงานก่อสร้าง กิจกรรมในการก่อสร้างท่าอากาศยาน และการพิจารณาผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม

การตลาดและการโฆษณา การพัฒนาด้านประชาสัมพันธ์เป็นส่วนสำคัญส่วนหนึ่งของงานผู้จัดการท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานคือตัวขับเคลื่อนสำคัญทางด้านเศรษฐกิจและสังคมที่สำคัญของชุมชน การสนับสนุนชุมชนและการสร้างความสัมพันธ์ระหว่างท่าอากาศยานและชุมชนเป็นจุดสำคัญที่ทำให้การดำเนินงานท่าอากาศยานประสบความสำเร็จ ดังนั้นเป้าหมายหรือวิสัยทัศน์ด้านการอำนวยความสะดวกในการสื่อสาร คือการสร้างหรือส่งเสริมภาพลักษณ์ที่ดีขององค์กร และลบภาพลักษณ์ที่กระทบต่อองค์กรในเชิงลบ รวมทั้งรายงานสถานการณ์ฉุกเฉินที่เกิดขึ้น

การตลาดและการโฆษณาท่าอากาศยาน ประกอบไปด้วย การพัฒนาแผนการตลาด การพัฒนากลยุทธ์และความสำคัญด้านตลาด และการวัดความสำเร็จในการทำการตลาดและโฆษณา

การสร้างความสัมพันธ์กับชุมชน ท่าอากาศยานเป็นส่วนหนึ่งของชุมชน ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องเข้าใจความต้องการของชุมชน และสร้างความสัมพันธ์กับชุมชนเสมือนชุมชนเป็นส่วนหนึ่งของลูกค้า หรือผู้ที่มีส่วนได้ส่วนเสียในท่าอากาศยาน ตัวแทนท่าอากาศยานควรใช้การสื่อสารแบบเปิดไม่ใช่แค่กับผู้ใช้งานท่าอากาศยานและผู้เช่าพื้นที่หรือผู้ที่ทำสัญญากับท่าอากาศยานเท่านั้น แต่ควรมีการสื่อสารกับกลุ่มชุมชน ผู้นำทางการเมือง และอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องหรือได้รับผลกระทบจากท่าอากาศยาน

เมื่อมีการสื่อสารถึงผลประโยชน์ของชุมชนกับท่าอากาศยาน การอธิบายถึงส่วนประกอบของท่าอากาศยานเป็นสิ่งสำคัญที่จะช่วยเพิ่มคุณค่าของการสื่อสารกับชุมชน ชุมชนควรจะตระหนักถึงการใช้งานท่าอากาศยาน เช่น อากาศยานที่ให้บริการทางการแพทย์ การดับเพลิง การเกษตรกรรม การช่วยเหลือและค้นหา และการบังคับใช้กฎหมาย นอกจากนี้ชุมชนอาจมีส่วนร่วมถึงการดำเนินงานความปลอดภัย การสนับสนุนกิจกรรมทางการบิน รวมถึงการขนส่งทางการแพทย์ ธุรกิจ การบริหารจัดการต้นทุนของท่าอากาศยาน และความเข้ากันของชุมชน ดังนั้น การบริหารจัดการท่าอากาศยานจึงควรจะตระหนักถึงความต้องการของชุมชนและผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมรอบ ๆ ชุมชน ซึ่งจะช่วยเพิ่มภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานให้เป็นไปในทิศทางที่ดียิ่งขึ้น

สื่อสัมพันธ์ โครงการประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานควรจะสามารถจัดการกับแหล่งข้อมูลต่าง ๆ ของสื่อได้ ตัวแทนของท่าอากาศยานอาจจะได้รับผลประโยชน์จากการสร้างความสัมพันธ์กับสื่อท้องถิ่น ผู้จัดการท่าอากาศยานคือผู้ที่สื่อจะติดต่อมากที่สุดเพราะเป็นบุคคลที่มีข้อมูลและอำนาจมากที่สุดในประเด็นเกี่ยวกับท่าอากาศยานนั้น ๆ

การทำสื่อสัมพันธ์อาจเป็นประโยชน์เชิงรุกในการทำการรายงานข่าวการบิน ความสัมพันธ์เชิงบวกกับตัวแทนสื่อและผู้รายงานข่าวจะช่วยให้ผู้จัดการท่าอากาศยานสามารถเผยแพร่ข้อมูลต่อสาธารณชนได้ตามเป้าหมายที่กำหนด การเตรียมข้อมูลสำหรับแถลงหรือรายงานต่อสาธารณชนจะช่วยสร้างความสนใจและสามารถทำให้แน่ใจได้ว่าข้อมูลหรือข่าวที่เผยแพร่ออกไปนั้นเป็นจริงและมีความรัดกุม

การประชาสัมพันธ์ การสื่อสารเป็นสิ่งสำคัญในการประชาสัมพันธ์ ความสัมพันธ์ด้านการตลาด การโฆษณา และชุมชนสัมพันธ์ มีความสัมพันธ์กันทั้งหมดในการสื่อสารว่า ท่าอากาศยานมีสิ่งใดเกิดขึ้นและอาจจะมีสิ่งใดกระทบต่อความสนใจของสาธารณะ ความเข้าใจในบทบาทหน้าที่ของท่าอากาศยานในชุมชน และผลกระทบทางสังคมและทางเศรษฐกิจ จะช่วยในการสื่อสารของผู้จัดการท่าอากาศยานในสาธารณะ

การบริการเชิงพาณิชย์ จากอดีตถึงปัจจุบันท่าอากาศยานได้ให้การบริการเชิงพาณิชย์ในการขนส่งสินค้า ไปรษณีย์ภัณฑ์ และผู้โดยสาร ซึ่งส่งผลให้เกิดประโยชน์ของการให้บริการทางอากาศสำหรับชุมชน โดยที่อุตสาหกรรมการบินพลเรือนมีการเติบโตมาตลอด โดยเฉพาะสายการบินที่มีการเติบโตจากในอดีตเป็นอย่างมาก ส่งผลให้มีการเติบโตของเศรษฐกิจภายในประเทศ เศรษฐกิจระหว่างประเทศ และเศรษฐกิจของชุมชนและพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยาน บางผลประโยชน์ที่การบริการทางอากาศนำมาสู่ชุมชน คือ การขนส่งที่ก่อให้เกิดการพัฒนาธุรกิจใหม่ ๆ การขยายตัวทางการตลาด การเพิ่มการจ้างงานของบุคคลในท้องถิ่น และการท่องเที่ยว นอกจากนี้การให้บริการทางอากาศยังนำประโยชน์มากมายมาให้กับชุมชนในรูปแบบที่มองไม่เห็นจากสาธารณะทั่วไป เช่น การทำให้คุณภาพชีวิตของคนในชุมชนดีขึ้นทั้งในด้านการสาธารณสุขและการศึกษา รวมทั้งทำให้มีการกระจายตัวของสินค้าและบริการ ดังนั้น ผู้จัดการท่าอากาศยานขนาดเล็กควรจะตระหนักถึงว่าการให้บริการทางอากาศจะสามารถช่วยเหลือสังคมได้ถึงแม้ว่าจะไม่มีการให้บริการเชิงพาณิชย์ที่ท่าอากาศยาน หรือมีการให้บริการเชิงพาณิชย์ที่ท่าอากาศยานน้อยมาก โดยการบริหารจัดการการบริการเชิงพาณิชย์จะต้องคำนึงถึง

การเข้าถึงชุมชน ท่าอากาศยานช่วยเพิ่มการเข้าถึงชุมชน และสร้างให้เกิดโอกาสในการเติบโตทางเศรษฐกิจในเมืองและภูมิภาคที่ท่าอากาศยานตั้งอยู่ การเข้าถึงและโอกาสจะส่งผลให้เกิดการพัฒนาการค้าขาย ที่อยู่อาศัย และการท่องเที่ยว การเติบโตเหล่านี้จะนำไปสู่ข้อขัดแย้งระหว่างการพัฒนาชุมชนและท่าอากาศยานซึ่งจะเกิดในช่วงแรกที่เมืองมีการพัฒนา ดังนั้นผู้จัดการท่าอากาศยานต้องมีการทำงานกับองค์กรหรือตัวแทนของชุมชนเพื่อให้แน่ใจว่าท่าอากาศยานในปัจจุบันและในอนาคตจะเป็นส่วนหนึ่งในแผนการพัฒนาชุมชน ซึ่งการวางแผนจะช่วยให้เกิดประโยชน์ต่าง ๆ ทั้งต่อท่าอากาศยานและชุมชน เช่น มีผลกระทบที่จะเกิดต่อชุมชนในเรื่องของเสียง แสง การจราจรของยานพาหนะ เกิดการใช้งานท่าอากาศยานที่ได้ประโยชน์สูงสุดและมีความปลอดภัยทางการบินสูงสุด เมื่อท่าอากาศยานมีการขยายพื้นที่จะสามารถรักษาพื้นที่ที่สำคัญต่อชุมชนไว้ได้ และสามารถทำให้ท่าอากาศยานสามารถตอบสนองต่อเป้าหมายของชุมชนท้องถิ่นได้ ดังนั้น ผู้จัดการท่าอากาศยานจะต้องมีหน้าที่รับผิดชอบในการให้ความรู้แก่ชุมชนและให้ชุมชนมีบทบาทในด้านท่าอากาศยานและการบิน การให้ความรู้จะทำให้ชุมชนสามารถวางแผนท่าอากาศยานและชุมชนในการทำให้ทั้งสองสามารถเติบโตไปได้คู่กัน

การจัดทำแผนแม่บทท่าอากาศยาน ในส่วนท้องถิ่น แผนท่าอากาศยานคือเอกสารที่แสดงให้เห็นการพัฒนาของท่าอากาศยานเพื่อให้ตรงกับความต้องการในอนาคต ดังนั้นเพื่อให้แผนพัฒนาท่าอากาศยานมีความสมบูรณ์ครบถ้วน และสามารถตอบสนองต่อชุมชนได้ ชุมชนจะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในขั้นตอนการจัดทำแผนด้วย

การทำข้อตกลงกับสายการบิน เป็นการเพิ่มความสัมพันธ์ระหว่างท่าอากาศยานและสายการบิน การบริหารจัดการท่าอากาศยานจะเน้นที่การทำข้อตกลงกับสายการบินเพื่อให้ตรงกับความต้องการของทั้งสองฝ่าย

การฝึกอบรมของท่าอากาศยาน ความสำเร็จของการฝึกอบรมพนักงานคือการที่มีการปฐมนิเทศ และมีโปรแกรมการฝึกอบรมที่ดี สำหรับท่าอากาศยานแล้ว ไม่ใช่แค่การฝึกอบรมพนักงานของตนเองเท่านั้น แต่รวมถึงการฝึกอบรมให้กับผู้ที่ทำสัญญากับท่าอากาศยาน ผู้เช่า และหน่วยงานอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยาน

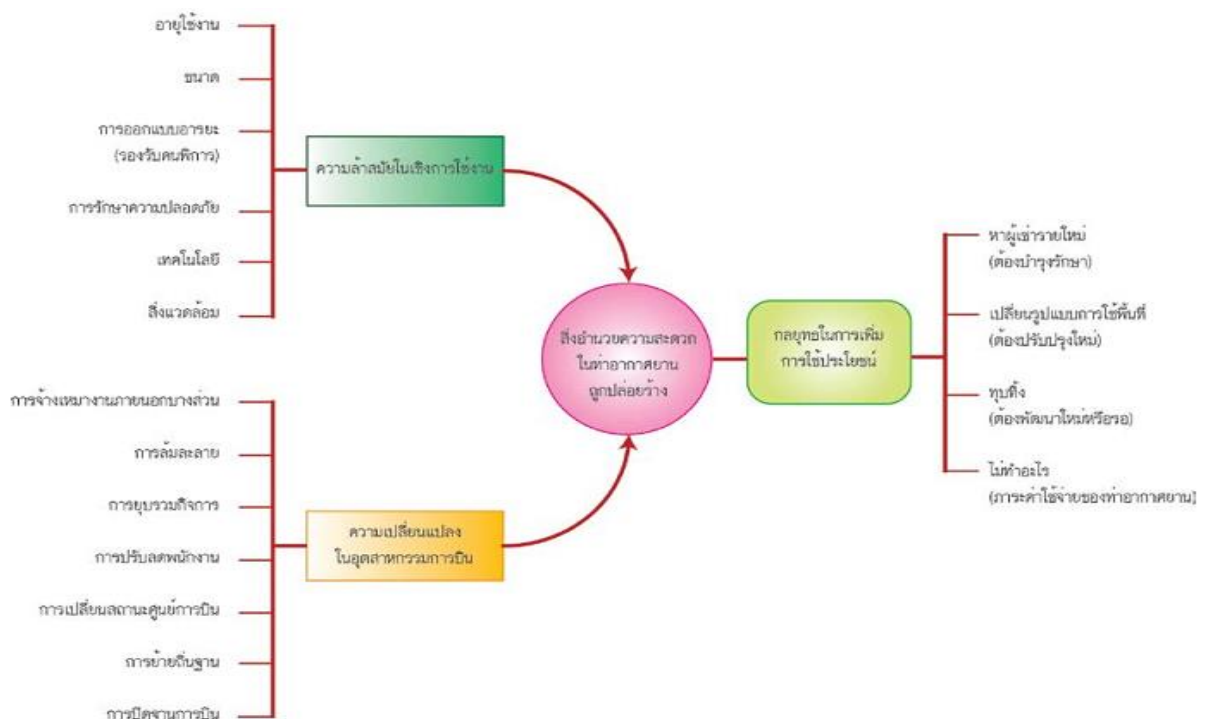
การพัฒนาโครงการปฐมนิเทศของท่าอากาศยาน โดยทั่วไป ท่าอากาศยานขนาดเล็กจะถูกควบคุมด้วยรัฐบาลหรือหน่วยงานของรัฐ โดยการแต่งตั้งตัวแทนเข้ามาทำหน้าที่บริหารจัดการท่าอากาศยาน นอกจากนั้นกระบวนการตัดสินใจส่วนใหญ่จะอยู่ที่หน่วยงานของรัฐหรือรัฐบาล จึงเป็นปัญหาที่ว่าบุคคลเหล่านั้นที่เข้ามาบริหารท่าอากาศยานหรือปฏิบัติงานในท่าอากาศยานไม่มีความชำนาญในการบริหารท่าอากาศยาน ดังนั้น การสร้างความคุ้นเคยและความเข้าใจในการบริหารจัดการท่าอากาศยาน เจ้าของท่าอากาศยานควรจัดเตรียมโครงการปฐมนิเทศในเรื่องของท่าอากาศยานในการให้ความรู้กับบุคคลเหล่านั้นที่มีอำนาจในการตัดสินใจ

๔.๑.๕ การวัดประสิทธิภาพและการเปรียบเทียบ

ผู้จัดการท่าอากาศยานต้องเผชิญหน้ากับความท้าทายอย่างต่อเนื่องในการปรับปรุงประสิทธิภาพ ดังนั้นเพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพท่าอากาศยานของตนเอง การทำการเปรียบเทียบ (benchmarking) จึงเป็นเครื่องมือที่ใช้ในการระบุแนวทางปฏิบัติที่ดีที่สุด (best practices) โดยการทำการเปรียบเทียบประสิทธิภาพทั้งภายในและภายนอกท่าอากาศยาน

๔.๒ แนวปฏิบัติที่ดีของการใช้ท่าอากาศยานที่ใช้ประโยชน์ต่ำกว่าขีดความสามารถหรือท่าอากาศยานที่ไม่ถูกใช้ประโยชน์

ปัจจุบันท่าอากาศยานหลายแห่งประสบปัญหาการใช้ประโยชน์ต่ำกว่าขีดความสามารถที่รองรับได้ (Underutilized Airports) อาจด้วยสาเหตุหลัก ๒ ประการ ได้แก่ ความล้าสมัยของสิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยาน (Functional Obsolescence) และการเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ (Industry Change) ดังแสดงในรูปต่อไปนี้



รูปที่ ๔-๑ สาเหตุของการใช้ท่าอากาศยานต่ำกว่าขีดความสามารถและกลยุทธ์การเพิ่มการใช้ประโยชน์

นอกจากนั้นในปัจจุบันมีการพยายามที่จะเพิ่มการใช้งานท่าอากาศยานเหล่านั้น โดยมีรูปแบบทั้งหมด ๔ รูปแบบ ได้แก่

หาผู้เช่ารายใหม่ (Replacement Tenant) เป็นการหาผู้เช่ารายใหม่ที่มีวัตถุประสงค์ในการเช่าคล้ายกับผู้เช่าเดิม สิ่งอำนวยความสะดวกของท่าอากาศยานที่สามารถใช้รูปแบบนี้ได้ส่วนมากจะเป็นสิ่งปลูกสร้างเฉพาะ เช่น โรงเก็บอากาศยาน (Aircraft Hangar) โรงซ่อมอากาศยาน (Maintenance Hangar) คลังสินค้า (Cargo Terminal)

เปลี่ยนรูปแบบการใช้พื้นที่ (Adaptive Reuse) เป็นการปรับปรุงหรือปรับเปลี่ยนสิ่งปลูกสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกเดิมของท่าอากาศยานไปเพื่อทำกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวข้องหรือมีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมการบินน้อย โดยในปัจจุบันมีความพยายามที่จะปรับเปลี่ยนท่าอากาศยานหลายแห่งในประเทศสหรัฐอเมริกาไปเป็นพิพิธภัณฑ์หรือพื้นที่ทางประวัติศาสตร์ เช่น TWA Flight Centre ที่ท่าอากาศยาน John F. Kennedy International ที่ได้ถูกปรับเปลี่ยนไปเป็นพื้นที่ทางประวัติศาสตร์

ในบางท่าอากาศยานได้มีการปรับรูปแบบการใช้โดยที่ไม่เกี่ยวข้องด้านการบิน เช่น ท่าอากาศยาน Branson National Airport ประเทศสหรัฐอเมริกา ได้ถูกปรับเปลี่ยนเป็นสำนักงานและศูนย์การสื่อสารของบริษัท Expedia Inc.

ทุบทิ้งเพื่อพัฒนาใหม่ (Demolition และ Redevelopment) เป็นการทำลายสิ่งปลูกสร้างบางส่วนหรือทั้งหมดของท่าอากาศยาน เพื่อที่จะสามารถพัฒนาที่ดินและสิ่งปลูกสร้างขึ้นมาใหม่เพื่อให้เหมาะสมกับสถานการณ์ปัจจุบันมากยิ่งขึ้น สาเหตุหลักที่นำไปสู่การเลือกใช้รูปแบบนี้ ได้แก่

- ค่าใช้จ่ายสูงในการบำรุงรักษาสิ่งปลูกสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวก
- ระบบต่าง ๆ ที่มีอยู่ในปัจจุบันมีความล้าสมัยมาก
- ข้อจำกัดในการเข้าถึงพื้นที่ปฏิบัติการบิน
- การปรับปรุงสิ่งปลูกสร้างส่งผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมเป็นอย่างมาก
- ขาดเงินงบประมาณในการปรับปรุง

ไม่ทำอะไร (Nothing Done) เป็นรูปแบบที่ไม่ต้องมีการดำเนินการใด ๆ โดยส่วนมากรูปแบบนี้จะถูกเลือกใช้ต่อเมื่อผู้เช่ารายเดิมยังคงจ่ายค่าเช่าจนกว่าจะมีผู้เช่ารายใหม่เข้ามา ดังเช่น ท่าอากาศยาน Dayton international Airport ที่ทางหน่วยงานบริหารท่าอากาศยานร่วมมือกับผู้เช่ารายเดิม คือ United Parcel Services (UPS) และ Federal Aviation Authority (FAA) ในการหาผู้เช่ารายใหม่เข้ามาแทน UPS

การเลือกใช้รูปแบบใดรูปแบบหนึ่งจากรูปแบบทั้ง ๔ รูปแบบข้างต้น ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายด้าน ได้แก่

- การรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยาน
- การอนุญาตของหน่วยงานกำกับดูแล
- ข้อตกลงระหว่างผู้ให้เช่าและผู้เช่า
- กฎข้อบังคับทางด้านสิ่งแวดล้อม
- การเปลี่ยนแปลงของเทคโนโลยีด้านการบิน
- การสนับสนุนของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย

๔.๓ การตลาดสำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็ก

สำหรับท่าอากาศยานในปัจจุบัน การตลาดมีความสำคัญต่อการดำเนินงานของท่าอากาศยาน และการบรรลุผลตอบแทนของท่าอากาศยานในระยะยาว โดยเฉพาะอย่างยิ่งสำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็ก จำเป็นต้องมีการกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ของท่าอากาศยานที่ชัดเจน การวิเคราะห์ข้อดี ข้อด้อย รวมถึงโอกาสและอุปสรรคของท่าอากาศยานเพื่อให้ท่าอากาศยานมีแนวทางการปฏิบัติงานด้านการตลาดให้ตรงตามเป้าหมายและวัตถุประสงค์ การกำหนดประเภทกลุ่มลูกค้า รวมถึงการระบุกลุ่มลูกค้าเป้าหมายเป็นสิ่งสำคัญที่ท่าอากาศยานขนาดเล็กจะต้องพิจารณาให้ชัดเจน เพื่อการสื่อสารและการดำเนินการเชิงกลยุทธ์ให้ตอบสนองต่อความต้องการของกลุ่มลูกค้าเป้าหมายอย่างถูกต้อง ท่าอากาศยานขนาดเล็กและผู้มีส่วนเกี่ยวข้องจำเป็นต้องมีการวางแผน รวมทั้งร่วมมือกับชุมชน ผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย ในการกำหนดทิศทาง นโยบาย และแผนการทางการตลาด โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้



รูปที่ ๔-๒ แผนภาพแสดงกระบวนการทางการตลาดของท่าอากาศยานขนาดเล็ก

ขั้นที่ ๑ กำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ทางการตลาด เลือกประเด็นที่ท่าอากาศยานต้องการ เช่น การเพิ่มบริการใหม่ เพิ่มรายได้จากการให้เช่าลานจอดอากาศยาน ขยายสิ่งอำนวยความสะดวก เป็นต้น เป็นการกำหนดแนวทางอย่างง่าย สิ่งที่ท่าอากาศยานสนใจและต้องการเห็นผลลัพธ์ โดยผู้มีส่วนได้เสียหลักควรจะมีส่วนร่วมในการกำหนดเป้าหมายและวัตถุประสงค์ทางการตลาด ยกตัวอย่างเช่น เจ้าหน้าที่บริหารท่าอากาศยาน ผู้เช่าพื้นที่ท่าอากาศยาน หน่วยธุรกิจของท่าอากาศยาน เจ้าหน้าที่ภาครัฐ และเจ้าหน้าที่ด้านเศรษฐกิจ เป็นต้น รวมถึงกำหนดขอบเขตของโครงการ ท่าอากาศยานขนาดเล็กจะต้องเข้าใจประเด็นสำคัญและความต้องการของท่าอากาศยานว่าต้องการไปอยู่ในจุดใด รวมถึงโอกาสที่จะสามารถทำให้ไปถึงเป้าหมายนั้น

เป้าหมาย คือ สิ่งที่ทำอากาศยานต้องการและมุ่งหวังเพื่อให้บรรลุในอนาคต ส่วนวัตถุประสงค์คือเป้าหมายที่สามารถวัดได้ ประเมินและติดตามผลในขณะปฏิบัติโครงการ ยกตัวอย่างเช่น เป้าหมายของทำอากาศยานต้องการเพิ่มรายได้อย่างยั่งยืน วัตถุประสงค์แรก คือ การเพิ่มผู้เช่าโรงเก็บอากาศยาน วัตถุประสงค์ที่สอง คือ สรรหารธุรกิจใหม่ภายในทำอากาศยาน สำหรับการปฏิบัติของวัตถุประสงค์แรก คือ การติดต่อผู้ที่มีอากาศยานให้เข้ามาใช้บริการและทำการโฆษณาหาลูกค้าใหม่ การปฏิบัติของวัตถุประสงค์ที่สอง คือ การจัดประชุมผู้เช่าพื้นที่เพื่อหาแนวทางใหม่ และร่วมมือกับชุมชนและหน่วยงานทางเศรษฐกิจเพื่อร่วมมือสร้างโอกาสใหม่

ประเภทของเป้าหมายทางการตลาด ประกอบด้วย หนึ่ง เพื่อการขยายตลาด เป็นการเพิ่มลูกค้าหรือผู้ใช้บริการทำอากาศยาน เช่น การมองหาผู้ใช้บริการรายใหม่ ๆ จากพื้นที่ หรือการเสนอผลิตภัณฑ์หรือบริการใหม่ให้กับลูกค้าหรือผู้ใช้บริการทำอากาศยานรายเดิม สอง การระบุดตลาดให้ชัดเจนมากขึ้น หรือการแบ่งตลาดให้ชัดเจนคือการปรับทำอากาศยานให้เฉพาะต่อกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย สาม การลดต้นทุน เป็นการพยายามมุ่งเน้นการลดต้นทุนของทำอากาศยานในทุกด้าน และสี่ การพัฒนาคุณภาพ เพื่อเสนอบริการที่มีคุณภาพเหนือกว่าทำอากาศยานอื่น

ขั้นที่ ๒ วิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค (SWOT Analysis) และจัดสรรทรัพยากรเป็นการศึกษาเพื่อแสดงให้เห็นสถานการณ์ปัจจุบันของทำอากาศยาน รวมถึงโอกาสและอุปสรรคที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทำอากาศยานดำเนินการแผนการตลาดให้สอดคล้องกับสถานการณ์ปัจจุบัน โดยแหล่งที่มาของการวิเคราะห์ SWOT ได้จากหลายแหล่งข้อมูลภายในทำอากาศยานและแหล่งข้อมูลภายนอก เช่น ข้อมูลจากความคิดเห็นของผู้ใช้บริการ หรือการเปรียบเทียบกับทำอากาศยานคู่แข่งหรือทำอากาศยานที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน โดยประเด็นการเปรียบเทียบ เช่น เส้นทางบิน จุดหมายปลายทาง ผู้ให้บริการสายการบิน ประเภทอากาศยาน ราคา ประวัติการให้บริการ ความกว้างความยาวทางขับ เครื่องช่วยเดินอากาศ เป็นต้น สำหรับทำอากาศยานขนาดเล็กอาจพิจารณาความเหมาะสมของขนาดทำอากาศยานและแบบอากาศยาน ระยะทางจากเมืองโดยรอบกับทำอากาศยาน ต้นทุนการให้บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อการปฏิบัติการบินด้วย สำหรับการจัดสรรทรัพยากร โดยส่วนใหญ่ทำอากาศยานขนาดเล็กอาจจะไม่มีเจ้าหน้าที่การตลาดประจำ ผู้จัดการทำอากาศยานจะต้องดูแลโครงการนี้โดยอาจมีการร่วมมือจากหน่วยงานภายนอก เช่น มหาวิทยาลัย กลุ่มเจ้าหน้าที่ทางด้านเศรษฐกิจ หอการค้าในพื้นที่ เจ้าหน้าที่จากหน่วยงานภาครัฐ บริษัทโฆษณา เป็นต้น สำหรับทรัพยากรทางการเงิน อาจมีได้ทั้งเงินทุนภายในและภายนอก โดยทำอากาศยานจำเป็นต้องประเมินรายจ่ายสำหรับโครงการทางการตลาด หลังจากนั้นจึงหาวิธีในการระดมทุน โดยเงินทุนภายในอาจมาจากเงินงบประมาณ ค่าเช่าพื้นที่ หรืออาจจะขอรับการสนับสนุนจากภาคเอกชน อาจเป็นรูปแบบของการร่วมมือทางธุรกิจ หรือกิจกรรมตอบแทนสู่ชุมชน

ขั้นที่ ๓ ปรับปรุงและแก้ไขเป้าหมายและวัตถุประสงค์ หลังจากที่ได้มีการวิเคราะห์จุดแข็ง จุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค และการจัดสรรทรัพยากรไปแล้วนั้น จำเป็นจะต้องมีการปรับปรุงแก้ไขเป้าหมายและวัตถุประสงค์แรกเริ่ม เพื่อให้สอดคล้องกับการวิเคราะห์ SWOT และสามารถปฏิบัติได้จริง

ขั้นที่ ๔ กำหนดกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ข้อความที่สื่อสาร และแนวทางการปฏิบัติงาน ทำอากาศยานขนาดเล็กมีทรัพยากรอย่างจำกัด ดังนั้นจำเป็นต้องตอบสนองความต้องการให้ตรงกับกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ระบุสิ่งที่ต้องการนำเสนอได้อย่างชัดเจนและถูกต้อง รวมถึงแนวทางการปฏิบัติงานทางการตลาดเพื่อสื่อสารไปยังกลุ่มลูกค้าก็มีความสำคัญ

การระบुकุ่มลูกค้าเป้าหมาย อาจกำหนดโดยลักษณะทางภูมิศาสตร์ ประชากรศาสตร์ กลุ่มของผู้ใช้บริการ (นักบิน ผู้โดยสาร ผู้เช่า) ลักษณะทางจิตวิทยา (ความสนใจ ทัศนคติ ความคิดเห็น) บางครั้งกลุ่มเป้าหมายอาจมีได้หลายกลุ่ม หากทำอากาศยานสามารถตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายได้ถึงระดับหนึ่ง อาจมีการปรับเปลี่ยนเป้าหมายและวัตถุประสงค์ทางการตลาดเพื่อตอบสนองต่อกลุ่มเป้าหมายอีกกลุ่มหนึ่งได้

ข้อความทางการตลาดที่ทำอากาศยานจำเป็นต้องสื่อสารต่อกลุ่มเป้าหมายนั้น ทำอากาศยานจำเป็นต้องสื่อสารเพื่อตอบคำถามของกลุ่มเป้าหมาย เช่น ทำไมกลุ่มเป้าหมายต้องเลือกใช้บริการของทำอากาศยานนี้ หรือทำอากาศยานนี้ดีกว่าทำอากาศยานคู่แข่งอย่างไร หรืออะไรคือสิ่งที่กลุ่มเป้าหมายจะได้รับหากเลือกใช้บริการทำอากาศยานแห่งนี้ เป็นต้น ข้อความทางการตลาดของทำอากาศยานต้องมีความชัดเจนและเป็นเอกลักษณ์ของทำอากาศยานนั้น ๆ โดยจะต้องสร้างคำโฆษณาที่เป็นลักษณะเฉพาะสร้างสรรค์ และระบุถึงตัวตนของทำอากาศยาน เพื่อสร้างการจดจำของกลุ่มเป้าหมาย

สำหรับกลยุทธ์การปฏิบัติงานด้านการตลาดของทำอากาศยานขนาดเล็ก หลังจากที่ทำอากาศยานได้กำหนดเป้าหมาย วัตถุประสงค์ กลุ่มเป้าหมาย ข้อความที่ต้องการสื่อสารแล้ว ทำอากาศยานจะต้องนำแผนการตลาดไปปฏิบัติจริง โดยการสื่อสารข้อมูลเหล่านั้นไปยังกลุ่มเป้าหมายอย่างดีที่สุด

ยกตัวอย่างกลยุทธ์ของทำอากาศยานขนาดเล็กเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสาร เป้าหมายคือการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้มาใช้บริการทำอากาศยานโดยมีการวางแผนทางการตลาดเป็นสองแบบ ได้แก่ หนึ่ง การเพิ่มจำนวนผู้โดยสารโดยการปรับปรุงการบริการภายในทำอากาศยาน เช่น การจัดให้มีเจ้าหน้าที่ต้อนรับหรืออาสาสมัครจากชุมชนมาต้อนรับผู้โดยสาร การจัดให้มีสัญญาณอินเตอร์เน็ตภายในอาคารผู้โดยสาร ระบบขนส่งจากทำอากาศยานสู่เมือง ตลอดจนการบริการพื้นที่พิเศษและห้องรับรองภายในทำอากาศยาน และสอง คือ การเพิ่มการรับรู้ของประชาชน เช่น การโฆษณา ร่วมมือกับสายการบินสำหรับโปรแกรมสมาชิก จัดงานการแข่งขัน งานการแสดง สร้างการรับรู้ภาคประชาชนให้มาใช้บริการทำอากาศยาน ปรับปรุงช่องทางการติดต่อทำอากาศยาน ภาพลักษณ์ และเว็บไซต์

ขั้นที่ ๕ เลือกเครื่องมือทางการตลาดที่เหมาะสมเพื่อสื่อสารไปยังกลุ่มเป้าหมาย การเลือกเครื่องมือทางการตลาดขึ้นอยู่กับกลุ่มเป้าหมายและงบประมาณ เนื่องจากทำอากาศยานขนาดเล็กอาจมีข้อจำกัดด้านงบประมาณทางการตลาด เครื่องมือที่ควรใช้ได้แก่ เว็บไซต์ การทำโปรโมชั่น เช่น ของขวัญ ตัวเดินทาง วิทยุ สื่อสิ่งพิมพ์ ป้ายโฆษณา หรือเอกสารประชาสัมพันธ์ ซึ่งอาจได้แก่ การออกแบบเอกสารขนาดเล็กประกอบด้วยเครื่องหมายเอกลักษณ์ของทำอากาศยาน ข้อความที่ต้องการสื่อสารหลัก ภาพถ่าย สี รวมถึงข้อมูลจำเพาะของทำอากาศยาน หรือการจัดให้เจ้าหน้าที่ออกงานประชาสัมพันธ์ ร่วมมือกับหน่วยงานภายนอกในการประชาสัมพันธ์ การสร้างการจดจำและภาพลักษณ์ที่ดีของทำอากาศยาน ร่วมมือกับหน่วยงานท้องถิ่น งานเทศกาล การท่องเที่ยว เป็นต้น

ขั้นที่ ๖ ปฏิบัติงานตามแผน เป็นการปฏิบัติงานตามแผนการตลาด ประกอบด้วย การลำดับภาระหน้าที่ จัดความสำคัญ การจัดสรรงานแก่ผู้ที่เกี่ยวข้องและการสื่อสารระหว่างผู้ปฏิบัติงานอย่างชัดเจน รวมถึงการกำหนดเวลาและงบประมาณที่ชัดเจน วัตถุประสงค์

คุณสมบัติที่ดีของแผนการตลาดคือจะต้องตั้งลูกค้าและการบริการให้เป็นศูนย์กลาง ให้ความสำคัญกับการตอบสนองความต้องการของกลุ่มเป้าหมายสูงสุด การปฏิบัติงานที่แตกต่างกับคู่แข่งโดยสร้างสรรค์เอกลักษณ์ของท่าอากาศยาน การสื่อสารที่เข้าใจง่ายผ่านสื่อที่เข้าใจได้ง่าย และชัดเจนต่อกลุ่มเป้าหมาย แผนที่ดีต้องมีความยืดหยุ่นและสามารถปรับเปลี่ยนได้ตามความต้องการที่เปลี่ยนไปของกลุ่มเป้าหมาย

ขั้นที่ ๗ ติดตามและประเมินผล เป็นขั้นตอนสุดท้ายของแผนการตลาดเพื่อวัดผลการปฏิบัติงาน การบรรลุเป้าหมายและวัตถุประสงค์ รวมถึงข้อปรับปรุง ได้แก่ การประเมินความพึงพอใจของลูกค้า และการสำรวจการรับรู้ของประชาชน แนวโน้มส่วนแบ่งทางการตลาด และผลประกอบการ

๔.๔ การพัฒนาบริการด้านการบินสำหรับท่าอากาศยาน

ในการศึกษาทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศนั้น ได้ดำเนินการศึกษาจากคู่มือที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ ๒ ฉบับ ได้แก่ คู่มือเรื่อง Passenger Air Service Development Techniques ของ Airport Cooperative Research Program (ACRP) และคู่มือเรื่อง Air Service Development for Regional Development Agencies ของ STRAIR โดยรายละเอียดของคู่มือทั้ง ๒ ฉบับ และผลการศึกษาแนวคิดและหลักการของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ มีดังต่อไปนี้

๔.๔.๑ การศึกษาคู่มือ Passenger Air Service Development Techniques

จากคู่มือของ Airport Cooperative Research Program ฉบับที่ ๑๘ เรื่อง Passenger Air Service Development Techniques ซึ่งเป็นคู่มือแนะนำในการดำเนินการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศสำหรับชุมชนขนาดเล็ก ได้ให้ความหมายและอธิบายความสำคัญของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ รวมถึงวัตถุประสงค์หลักและเทคนิคในการดำเนินการพัฒนาขนส่งทางอากาศไว้ดังต่อไปนี้

ความหมายของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ (Air Service Development) คือ การดำเนินงานต่าง ๆ ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อการรักษาระดับการบริการขนส่งทางอากาศและเพิ่มความจุในการขนส่งทางอากาศเพื่อเป็นปัจจัยผลักดันให้เกิดการพัฒนาทางเศรษฐกิจ

การพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทั้งหมดที่ส่งผลโดยตรงกับการเพิ่มปริมาณการบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ณ ท่าอากาศยาน รวมไปถึงการเข้าใจลักษณะของชุมชนรอบข้างท่าอากาศยานและการจัดทำความร่วมมือระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อสนับสนุนให้สายการบินเข้ามาให้บริการ ณ ท่าอากาศยาน การเข้าใจลักษณะการให้บริการขนส่งทางอากาศและราคาค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการ ณ ท่าอากาศยานและท่าอากาศยานข้างเคียง การเข้าใจปัจจัยที่มีผลกระทบต่อต้นทุนและรายได้ของสายการบินที่มีผลกระทบต่อตัดสินใจลงทุนและเลือกเส้นทางบิน การเข้าใจความยืดหยุ่นของท่าอากาศยานในการสนับสนุนทั้งทางการเงินและการสนับสนุนอื่น ๆ ที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเงินให้แก่สายการบิน การเข้าใจข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับชุมชนที่สายการบินต้องการทราบ นอกจากนี้ยังรวมถึงความเข้าใจในการประเมินความพยายามในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศ

ความสำคัญของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

การขนส่งทางอากาศเชิงพาณิชย์เป็นปัจจัยสำคัญที่ผลักดันการเติบโตของเศรษฐกิจ การให้บริการขนส่งทางอากาศที่มีประสิทธิภาพและเพียงพอสามารถดึงดูดการลงทุนและสร้างการจ้างงานได้ นอกจากนี้ การท่องเที่ยวโดยการเดินทางทางอากาศยังส่งผลให้เกิดการใช้จ่ายของนักท่องเที่ยว ไม่ว่าจะเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับที่พักโรงแรม สถานที่ท่องเที่ยว หรือค่าใช้จ่ายที่เกิดรายได้สำหรับธุรกิจภาคอื่น ๆ และการขนส่งทางอากาศนั้นยังเป็นตัวแปรสำคัญที่มีความเกี่ยวข้องกับกิจกรรมทางเศรษฐกิจภายในประเทศอีกด้วย

ในช่วงที่เศรษฐกิจกำลังซบเซาพร้อมทั้งการแข่งขันด้านการบริการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้นทำให้สายการบินพยายามปลดประจำการอากาศยานที่มีอายุการใช้งานมาก เนื่องจากสายการบินประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงานโดยใช้อากาศยานดังกล่าว และความต้องการบริการขนส่งทางอากาศที่มีไม่มากพอ หลายสายการบินพยายามปรับโครงสร้างเครือข่ายการบินใหม่เพื่อยกเลิกเที่ยวบินที่ให้บริการในเส้นทางที่ประสบปัญหาขาดทุน โดยเฉพาะเส้นทางบินไปยังท่าอากาศยานขนาดเล็กหรือเมืองขนาดเล็ก ท่าอากาศยานและชุมชนดังกล่าวควรมีความเข้าใจปัจจัยที่ส่งผลต่อการตัดสินใจลงทุนของสายการบิน และแนวทางที่จะสามารถดำเนินการได้เพื่อโน้มน้าวให้สายการบินเห็นโอกาสในการทำกำไรจากการให้บริการในท่าอากาศยานหรือเมืองดังกล่าว

วัตถุประสงค์ของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

การตั้งวัตถุประสงค์เป็นสิ่งสำคัญในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ การตั้งวัตถุประสงค์ควรมีความสมเหตุสมผลสามารถปฏิบัติได้จริง โดยวัตถุประสงค์ในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศมีดังต่อไปนี้

๑. รักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศ

การรักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศ เป็นวัตถุประสงค์ที่ได้รับความนิยมมากที่สุด การรักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศมีความจำเป็นทั้งตลาดการเดินทางเพื่อทำธุรกิจและตลาดการเดินทางเพื่อการท่องเที่ยว ในปัจจุบันรักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญที่สุด สำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็กหรือท่าอากาศยานที่อยู่ในพื้นที่ชุมชนขนาดเล็ก เนื่องจากความสามารถในการรักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศสามารถช่วยให้การพัฒนาเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ในอนาคตของสายการบินที่ทำการบินอยู่แล้วทำได้ง่ายมากยิ่งขึ้น

๒. เพิ่มบริการขนส่งทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางใหม่

การพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศที่ประสบความสำเร็จต้องคำนึงถึงการรักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศและการเพิ่มบริการขนส่งทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ การเพิ่มบริการขนส่งทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางใหม่อาจส่งผลต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริการที่มีอยู่ก่อนได้ ดังนั้นการเพิ่มบริการขนส่งทางอากาศควรจะต้องคำนึงถึงประเด็นดังต่อไปนี้

- บริการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นใหม่มีความทับซ้อนกับบริการขนส่งทางอากาศที่มีอยู่แล้ว หรือส่งผลเสียต่อการพัฒนาอย่างยั่งยืนของบริการขนส่งทางอากาศที่มีอยู่แล้วหรือไม่
- บริการขนส่งทางอากาศไปยังท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางแห่งใหม่ทำให้เกิดทิศทางใหม่ในการเดินทางจากท่าอากาศยานหรือไม่

- บริการขนส่งทางอากาศไปยังท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางแห่งใหม่สร้างโอกาสการเชื่อมต่อ การเดินทางแบบตรงได้มากขึ้นเพียงใด
- บริการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นใหม่สามารถส่งเสริมให้เกิดความพึงพอใจต่อผู้โดยสารได้หรือไม่
- บริการขนส่งทางอากาศที่เกิดขึ้นใหม่ส่งผลกระทบต่อศักยภาพของท่าอากาศยาน ในการดึงดูดสายการบินใหม่เข้ามาให้บริการหรือไม่

๓. เพิ่มความถี่ในเที่ยวบินปัจจุบัน

ความต้องการสำหรับบางพื้นที่ คือ การเพิ่มความถี่ในเที่ยวบินที่มีอยู่แล้วในปัจจุบัน เนื่องจากการเพิ่มความถี่ช่วยเพิ่มโอกาสในการเชื่อมต่อของผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางทางการบิน นอกจากนี้ยังเป็นการกระตุ้นความต้องการเดินทางของประชากรในพื้นที่ในระยะสั้นและเป็นส่วนช่วย ในการพัฒนาบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางใหม่ในระยะยาว

๔. ลดระดับราคาค่าโดยสาร

ท่าอากาศยานขนาดเล็กค่อนข้างมีความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารในเรื่องของพื้นที่จอดรถ ความรวดเร็วในการให้บริการ และระยะทางที่สั้นในการเดินทางมายังท่าอากาศยาน แต่ในขณะเดียวกัน ท่าอากาศยานขนาดเล็กมักมีราคาค่าโดยสารที่ค่อนข้างสูงกว่าท่าอากาศยานขนาดใหญ่ที่มีการแข่งขันสูง ระหว่างสายการบิน โดยระดับราคาค่าโดยสารที่สูงก็เป็นปัจจัยที่สำคัญสำหรับผู้โดยสารในการเลือกใช้ ท่าอากาศยานอื่น

๕. พัฒนาความน่าเชื่อถือในการให้บริการ

ในโลกตามอุดมคติ สายการบินควรจะให้บริการได้ตรงต่อเวลาเสมอและท่าอากาศยาน ถูกออกแบบให้ดำเนินงานได้ในทุกสถานการณ์โดยไม่เกิดความล่าช้า เพราะฉะนั้นจะไม่เกิดความหนาแน่น ของการจราจรทางอากาศและความหนาแน่นของท่าอากาศยาน แต่ในโลกของความเป็นจริงนั้น ค่อนข้าง แตกต่างออกไป เที่ยวบินมีความล่าช้าหรือถูกยกเลิก เนื่องจากการซ่อมบำรุงและความหนาแน่น ดังนั้นการพัฒนาความน่าเชื่อถือในการให้บริการจึงถือเป็นวัตถุประสงค์ที่สำคัญในการรักษาความสัมพันธ์ กับผู้โดยสาร เนื่องจากหากเกิดความล่าช้าและยกเลิกเที่ยวบินบ่อย อาจทำให้ผู้โดยสารไม่ต้องการ เดินทางโดยผ่านท่าอากาศยานในอนาคต

หลายปัจจัยที่ส่งผลต่อความน่าเชื่อถือในการให้บริการ เป็นปัจจัยที่ท่าอากาศยานไม่สามารถ ควบคุมได้ ตัวอย่างเช่น ความล่าช้าของกำหนดการเดินทางทั้งเวลาในการออกเดินทางและเวลาในการมาถึง ท่าอากาศยาน โดยปกติมีสาเหตุมาจากปัจจัยด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

๖. ส่งเสริมการใช้งานอากาศยานขนาดใหญ่

ในปัจจุบันอากาศยานมีการพัฒนาเป็นอย่างมาก เช่น ความสามารถในการประหยัดเชื้อเพลิง การบินในพิสัยที่ไกลขึ้น และสมรรถนะในการบิน ปัจจัยต่าง ๆ เหล่านี้ล้วนส่งผลต่อการเลือกใช้อากาศยาน ของสายการบินในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานควรส่งเสริมให้สายการบินใช้อากาศยาน ที่มีขนาดใหญ่ขึ้นในการให้บริการเมื่อเห็นว่ามีความต้องการมากพอ เนื่องจากการใช้อากาศยานที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีผลต่อความสะดวกสบายของผู้โดยสาร ถึงแม้ปัจจุบันผู้ผลิตอากาศยานขนาดเล็กจะมีการพัฒนาอากาศยาน ให้มีความเร็วมากขึ้น ลดการสิ้นเปลือง และเสียงรบกวน

๗. เพื่อเพิ่มการเข้าถึงเครือข่ายการเดินทางทางอากาศระดับโลก

ในโลกปัจจุบันการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่เชื่อมต่อผู้คนจากทั่วมุมโลก วัตถุประสงค์ในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศสำหรับท่าอากาศยานขนาดเล็กบางแห่งคือการเพิ่มการบริการไปยังท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางการบินเพื่อเพิ่มโอกาสในการเชื่อมต่อการขนส่งไปยังพื้นที่อื่น ๆ ทั่วโลก

เทคนิคในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

ในปัจจุบันมีเทคนิคในการจูงใจสายการบินใหม่เข้ามาให้บริการมากมายหลายประเภทที่ชุมชนและท่าอากาศยานสามารถเสนอให้กับสายการบินได้ระหว่างการเจรจาต่อรองเกี่ยวกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ แต่ละเทคนิคมีข้อดีและข้อเสียแตกต่างกันไป การตัดสินใจในการเลือกลงทุนและเลือกเส้นทางบินถือเป็นการตัดสินใจที่สำคัญสำหรับสายการบิน เนื่องจากเกี่ยวข้องกับทรัพยากรจำนวนมาก ทั้งทางด้านทรัพยากรบุคคลและเงินทุน

ชุมชนรอบข้างและท่าอากาศยานสามารถเสนอความช่วยเหลือและการสนับสนุนให้กับสายการบิน เพื่อเป็นการลดความเสี่ยงให้กับสายการบินในการให้บริการในเส้นทางบินใหม่ผ่านเทคนิคในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศต่าง ๆ ทั้งนี้ก็เพื่อเป็นการรับประกันรายได้ที่คงที่ของสายการบินหรือการลดต้นทุนในการเริ่มต้นให้บริการในเส้นทางบินใหม่ โดยเทคนิคด้านการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศจะแบ่งได้เป็น ๒ ประเภท ได้แก่ เทคนิคที่ถูกออกแบบมาเพื่อส่งเสริมรายได้ของสายการบิน และเทคนิคที่ช่วยในการลดต้นทุนของสายการบิน ถึงแม้เทคนิคทั้งสองประเภทจะส่งผลต่อกำไรสุทธิของสายการบินเหมือนกัน แต่สายการบินที่ต่างกันก็มีเทคนิคที่ต้องการต่างกัน โดยเทคนิคประเภทต่าง ๆ มีดังต่อไปนี้

๑. เทคนิคที่เกี่ยวข้องกับด้านรายได้ของสายการบิน

- การรับประกันรายได้ขั้นต่ำ (Minimum Revenue Guarantees)
- การรับประกันจำนวนตั๋วโดยสารที่จะขายได้ (Guaranteed Ticket Purchases or Travel Banks)

๒. เทคนิคที่เกี่ยวข้องกับด้านต้นทุนของสายการบิน

- การสนับสนุนเงินทุน (Cost Subsidies)
- การสนับสนุนด้านการตลาดและโฆษณา (Marketing and Advertising)
- การสนับสนุนที่ไม่เกี่ยวกับการเงิน (Non-Financial or in-Kind)
- การสนับสนุนหน่วยงานให้คำปรึกษา (Consultants)

๔.๔.๒ การศึกษาคู่มือ Air Service Development for Regional Development Agencies

จากคู่มือ Air Service Development for Regional Development Agencies ของ STRAIR ซึ่งเป็นคู่มือแนะนำแนวทางการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศสำหรับหน่วยงานระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ ได้ให้ความหมายและอธิบายถึงวัตถุประสงค์สำหรับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศไว้ดังนี้

ความหมายของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

การพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ ประกอบด้วย การมุ่งใส่ใจสายการบินให้มาให้บริการขนส่งทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานไปยังจุดหมายปลายทางต่าง ๆ นอกจากนั้น ยังรวมถึงการเพิ่มความจุให้กับเส้นทางบินในปัจจุบันโดยการเพิ่มความถี่หรือใช้อากาศยานที่มีขนาดใหญ่ขึ้น

จากการเปิดเสรีภาพทางการบินส่งผลให้ท่าอากาศยานถูกแปรรูปให้เป็นเอกชนมากขึ้น จึงทำให้ท่าอากาศยานมีความพยายามที่จะดึงดูดสายการบินให้มาให้บริการท่าอากาศยานมากขึ้น นอกจากนั้น จากการเปิดเสรีทางการบินยังทำให้เกิดการแข่งขันระหว่างสายการบินที่รุนแรงมากขึ้น โดยจะเห็นได้จากการเกิดขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำที่เริ่มต้นครั้งแรกในประเทศสหรัฐอเมริกาและขยายไปทั่วทุกภูมิภาคอย่างรวดเร็ว จากการเติบโตของการบริการขนส่งทางอากาศนี้เองทำให้ท่าอากาศยานตระหนักถึงโอกาสในการสร้างรายได้จากการเก็บค่าใช้บริการ อาทิเช่น ค่าธรรมเนียมผู้โดยสาร ค่าธรรมเนียมการลงจอดของอากาศยาน รวมถึงค่าเช่าพื้นที่ภายในท่าอากาศยานของร้านค้าและบริษัทต่าง ๆ หลายหน่วยงานที่เกี่ยวข้องต่างเห็นประโยชน์ทางเศรษฐกิจและสังคมของการบริการขนส่งทางอากาศ รวมถึงการเติบโตของการจ้างงาน รายได้จากภาษี และโอกาสทางธุรกิจ ส่งผลให้หลายหน่วยงานมีความสนใจที่จะมีส่วนร่วมในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

วัตถุประสงค์ของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

๑. วัตถุประสงค์ด้านความสามารถในการเชื่อมต่อของท่าอากาศยาน (Connectivity)

ความสามารถในการเชื่อมต่อ คือ วัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนจุดหมายปลายทาง ความถี่ของเที่ยวบิน และความจุของเที่ยวบิน โดยในการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศได้มีความพยายามในการระบุนความต้องการในการเดินทางทางอากาศที่ยังไม่ได้รับการตอบสนองโดยการให้บริการในปัจจุบัน เช่น จุดหมายปลายทางที่มีปริมาณความต้องการมากเพียงพอให้สายการบินดำเนินงานได้อย่างมีกำไรหรือจุดหมายปลายทางที่มีแนวโน้มว่า ในอนาคตจะมีความต้องการที่มากเพียงพอ แต่ในปัจจุบันยังไม่มี การให้บริการ

๒. วัตถุประสงค์ด้านมูลค่าเงินของผู้โดยสาร (Value for passengers' money)

บางท่าอากาศยานและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศมองถึงความสามารถในการแข่งขันของสายการบินที่จะดึงดูดมาให้บริการด้วย กล่าวคือ การประเมินด้านคุณภาพเป็นสิ่งทำได้ยากมากกว่าราคา ท่าอากาศยานโดยปกติต้องการการให้บริการที่มีราคาถูกกว่าสำหรับผู้โดยสาร ในทวีปอเมริกาเหนือ หลายท่าอากาศยานและหน่วยงานระดับภูมิภาคที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนามีการติดตามระดับราคาเฉลี่ยและสนับสนุนสายการบินที่มีราคาต่ำเข้ามาให้บริการแทนสายการบินที่ไม่มีความสามารถในการแข่งขันที่ให้บริการอยู่ในปัจจุบัน ส่งผลให้สายการบินต้นทุนต่ำบางสายการบินสามารถสร้างฐานปฏิบัติการบินในท่าอากาศยานบางแห่งที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบมาก่อนได้

๓. วัตถุประสงค์ด้านการรักษาความสม่ำเสมอ (Regularity)

บางท่าอากาศยานมีความต้องการเที่ยวบินแบบประจำมากกว่า ถึงแม้ว่าในบางครั้งเที่ยวบินเหล่านั้นจะมีความถี่ไม่มากก็ตาม เที่ยวบินแบบประจำและเที่ยวบินเชื่อมต่อไม่เพียงสร้างความสะดวกสบายให้กับผู้โดยสารที่เดินทางเพื่อทำธุรกิจ แต่ยังสร้างความสะดวกสบายให้กับลูกค้าที่ใช้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศประเภทอื่นอีกด้วย นอกจากนี้ยังทำให้การใช้ทรัพยากรหรือสินทรัพย์ของท่าอากาศยานได้อย่างคุ้มค่ามากขึ้น

๔. ปริมาณการขนส่ง (Traffic)

ปริมาณการขนส่ง คือ วัตถุประสงค์เพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางผ่านท่าอากาศยาน รวมถึงปริมาณสินค้าด้วย โดยการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ถือเป็นสิ่งสำคัญสำหรับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ แต่การเพิ่มเส้นทางบินใหม่นั้นค่อนข้างมีความเสี่ยงมากต่อสายการบิน เนื่องจากสายการบินต้องทำการลงทุนเงินลงทุนจำนวนมากและต้องใช้เวลาจนถึงจะสามารถคืนทุนได้ ซึ่งถือว่ามีความเสี่ยงมากกว่าเส้นทางบินที่มีให้บริการอยู่แล้ว เนื่องจากมีข้อมูลที่จำกัดในเส้นทางบินใหม่ นอกจากการเพิ่มเส้นทางแล้วนั้น การเพิ่มความถี่ในเที่ยวบินที่ให้บริการในปัจจุบัน และการเพิ่มความจุให้กับอากาศยานหรือเที่ยวบินที่มีอยู่ก็เป็นอีกหนึ่งทางเลือกในการเพิ่มปริมาณการขนส่งทางอากาศทั้งการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้า

๔.๔.๓ ผลการศึกษาแนวคิดและหลักการของการพัฒนาการบริการการขนส่งทางอากาศ

จากการศึกษาทฤษฎีและกรอบแนวคิดของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ (Air Service Development) จากคู่มือที่มีความน่าเชื่อถือ ๒ ฉบับ ได้แก่ คู่มือ Passenger Air Service Development Techniques ของ Airport Cooperative Research Program และคู่มือ Air Service Development for Regional Development Agencies ของ STRAIR คณะกรรมการได้ทำการศึกษาและวิเคราะห์หาปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อความสำเร็จของวัตถุประสงค์ต่าง ๆ ของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ และระบุตัวชี้วัดสำหรับนำไปใช้ในการวัดผลการดำเนินงานของท่าอากาศยานในสังกัดกรมท่าอากาศยาน โดยสามารถระบุรายการตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับวัตถุประสงค์ของการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศได้ดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔-๑ ตารางแสดงวัตถุประสงค์และรายการตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาการบริการขนส่งทางอากาศ

คู่มือ	วัตถุประสงค์	รายการตัวชี้วัดที่เกี่ยวข้อง
Passenger Air Service Development Techniques	รักษาระดับการให้บริการขนส่งทางอากาศ	จำนวนจุดหมายปลายทาง จำนวนสายการบิน ความถี่ของเที่ยวบิน จำนวนที่นั่ง
	เพิ่มบริการขนส่งทางอากาศไปยังจุดหมายปลายทางใหม่	จำนวนจุดหมายปลายทาง
	เพิ่มความถี่ในเที่ยวบินปัจจุบัน	ความถี่ของเที่ยวบิน
	ลดระดับราคาค่าโดยสาร	ระดับราคาเฉลี่ย
	พัฒนาความน่าเชื่อถือในการให้บริการ	สัดส่วนการเกิดความล่าช้าในการให้บริการ (Delay Factor)
	ส่งเสริมการใช้งานอากาศยานขนาดใหญ่	จำนวนที่นั่ง
	เพิ่มการเข้าถึงเครือข่ายการเดินทางทางอากาศระดับโลก	จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวนจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศ
Air Service Development for Regional Development Agencies	เพิ่มความสามารถในการเชื่อมต่อ (Connectivity)	จำนวนจุดหมายปลายทาง ความถี่ของเที่ยวบิน จำนวนที่นั่ง
	เพิ่มมูลค่าเงินของผู้โดยสาร (Value for passengers' money)	ระดับราคาเฉลี่ย
	รักษาความสม่ำเสมอ (Regularity)	จำนวนเที่ยวบินแบบประจำ
	เพิ่มปริมาณการขนส่ง (Traffic)	ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร ปริมาณการขนส่งสินค้า

๔.๕ การอุดหนุนบริการด้านการบินในเส้นทางบินย่อย

๔.๕.๑ ความหมายและลักษณะของการอุดหนุน (Subsidy)

องค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (Organization for Economic Cooperation and Development: OECD) ได้ให้ความหมายว่า “การอุดหนุน (Subsidy) เป็นมาตรการที่รักษาราคาสำหรับผู้บริโภคให้ต่ำกว่าตลาด หรือรักษาราคาสำหรับผู้ผลิตให้สูงกว่าตลาด หรือเป็นการลดค่าใช้จ่าย (Cost) ให้แก่ทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค โดยการสนับสนุนทางตรงหรือทางอ้อม” โดยในประเทศกลุ่มองค์การเพื่อความร่วมมือและการพัฒนาทางเศรษฐกิจ (OECD) พบในหลายอุตสาหกรรม เช่น เกษตรกรรม ขนส่ง พลังงาน ประมง การผลิต ทรัพยากรน้ำ ป่าไม้ เป็นต้น และได้จำแนกลักษณะผลกระทบดังตารางต่อไปนี้

ตารางที่ ๔-๒ ผลกระทบของการอุดหนุน

	ระดับประเทศ (Domestic)	ระดับโลก (Global)
ด้านเศรษฐกิจ	- ราคา - ระดับการผลิต (Production Level) - งบประมาณ	- การค้า - การแข่งขัน - การพัฒนา
ด้านสิ่งแวดล้อม	- ระดับมลพิษ - การใช้ทรัพยากร	- การเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ (Climate Change) - การสูญเสียความหลากหลายทางชีวภาพ (Loss of Biodiversity)
ด้านสังคม	- การกระจายรายได้ - การจ้างงาน	- ความเท่าเทียม (Equity) - คุณภาพชีวิต (Living Standard)

และยังมีแนวทางในการวัดประสิทธิภาพในการอุดหนุนออกเป็น ๕ แนวทาง ได้แก่

๑. การรวมกลุ่มโครงการ (Programme Aggregation) เป็นการรวบรวมการจ่ายงบประมาณของโครงการรัฐที่เกี่ยวข้อง

๒. ช่องว่างราคา (Price Gap) เป็นการวัดความแตกต่างของราคาตลาดภายในประเทศและราคาในตลาดโลกของผลิตภัณฑ์นั้น ๆ

๓. การประมาณการสนับสนุนผู้ผลิตและผู้บริโภค (Producer/Consumer Support Estimate) เป็นการวัดการจ่ายงบประมาณและช่องว่างราคาของโครงการรัฐที่เกี่ยวข้อง และมีผลกระทบต่อการผลิตและการบริโภค

๔. ค่าเช่าทางทรัพยากร (Resource Rent) เป็นการวัดค่าเช่าทางทรัพยากรที่สูญเสียไปของทรัพยากรธรรมชาติ

๕. ต้นทุนทางสังคมส่วนเพิ่ม (Marginal Social Cost) เป็นการวัดความแตกต่างระหว่างราคาตามจริงและต้นทุนทางสังคมส่วนเพิ่ม

๔.๕.๒ ลักษณะของการอุดหนุน (Subsidy) ในการขนส่งทางอากาศ

รูปแบบนโยบายสนับสนุนการขนส่งทางอากาศในพื้นที่ห่างไกลซึ่งสายการบินไม่อาจทำกำไรได้ (หากปราศจากการสนับสนุนจากภาครัฐ) ในหลายประเทศทั่วโลก โดยแบ่งออกเป็นรูปแบบต่าง ๆ ดังนี้

Route-based Policies:

- **Public Service Obligation (PSO)**

Public Service Obligation มักพบในประเทศที่มีการเปิดเสรีการบินอย่างเต็มรูปแบบ (Fully Deregulated) เช่น สหรัฐอเมริกา กลุ่มประเทศสหภาพยุโรป และออสเตรเลีย ซึ่งนโยบายอาจแตกต่างกันไปในแต่ละประเทศ ส่วนมากมักเป็นสัญญาระยะสั้นที่ถูกกำหนดโดยรัฐ อาจมีการกำหนดระดับการให้บริการ ความถี่ แบบอากาศยาน ตารางเที่ยวบิน และอัตราค่าโดยสาร ในเส้นทางบินนั้น ๆ

Regulation 1370/2007 (2007) และ Public Transport Act (2015) § 18 ได้ระบุว่า Public Service Obligation (PSO) หมายถึง ข้อกำหนดที่หน่วยงานกำกับดูแลผู้มีอำนาจได้กำหนดไว้เพื่อประโยชน์ทั่วไปของการบริการสาธารณะในการรับขนส่งผู้โดยสาร ในกรณีที่ผู้ขนส่งจะไม่ให้บริการเนื่องด้วยเหตุผลทางเศรษฐกิจ...

Public Service Obligation ถูกใช้โดยรัฐบาลในหลายประเทศ รวมไปถึงสหรัฐอเมริกาและประเทศในยุโรป ๑๑ ประเทศ เพื่อบังคับใช้การรักษาระดับการให้บริการขั้นต่ำ ในการบริการขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะในชุมชนที่มีขนาดเล็กหรืออยู่ในพื้นที่ห่างไกล และยังแบ่งลักษณะของมาตรการ PSO ได้ออกเป็น ๒ ลักษณะ ได้แก่

๑. การเข้าถึงโครงข่ายเส้นทางบิน (Network Access) ของชุมชนขนาดเล็ก ซึ่งจะมีทั้งการเชื่อมต่อแบบ Point-to-point และการเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่น (Onward Service) เช่น สหรัฐอเมริกา เยอรมนี

๒. การทำการบินเพื่อการดำรงชีพ (Lifeline Service) เพื่อเชื่อมต่อพื้นที่ห่างไกลเข้าสู่ศูนย์กลางทางเศรษฐกิจ โดยไม่มีการเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่น เช่น นอร์เวย์ สวีเดน ไอร์แลนด์

European Commission (2017) ได้อธิบายว่า PSO สามารถบังคับใช้ในการทำการบินแบบประจำเท่านั้น PSO ไม่มีผลกระทบต่อทำการบินแบบไม่ประจำ และกำหนดให้ PSO สามารถบังคับใช้ได้เส้นทางบิน ๒ ประเภท ภายใต้ข้อบังคับคณะกรรมการยุโรปปี ๑๐๐๘/๒๐๐๘ ได้แก่

๑. เส้นทางบินไปยังท่าอากาศยานในพื้นที่ที่ห่างไกล (Peripheral Region) หรือในพื้นที่กำลังพัฒนา (Development Region)

- พื้นที่ห่างไกล โดยทั่วไปแล้วอยู่ห่างออกไป หรือมีความยากลำบากในการเข้าถึงเมืองหลวง หรือเมืองสำคัญอื่นในประเทศสมาชิก
- พื้นที่กำลังพัฒนา เป็นพื้นที่ที่ล้าหลังทางเศรษฐกิจ สามารถวัดได้จากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศต่อหัว (GDP per capita) หรืออัตราการว่างงาน

๒. เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารน้อย (Thin Routes) ไปยังท่าอากาศยานใด ๆ

- โดยข้อบังคับฯ ไม่ได้มีการกำหนดเป็นตัวเลขเชิงปริมาณ เนื่องจากสถานการณ์ที่แตกต่างกันในแต่ละประเทศสมาชิก

อย่างไรก็ตาม แต่ละประเทศมีชื่อเรียกโครงการในลักษณะนี้แตกต่างกันออกไป ดังตาราง

ตารางที่ ๔-๓ ชื่อโครงการอุดหนุนค่าโดยสารในแต่ละประเทศ

ประเทศ/กลุ่มประเทศ	ชื่อโครงการอุดหนุนค่าโดยสาร
สหภาพยุโรป	Public Service Obligation (PSO)
สหรัฐอเมริกา	Essential Air Service (EAS)
มาเลเซีย	Rural Air Service (RAS)
ออสเตรเลีย	Remote Air Services Subsidy Scheme (RASS)
อินเดีย	Regional Connectivity Scheme (RCS UDAN)

- **Traffic Distribution Rules**

กรณีศึกษา Route Dispersion Guidelines (RDGs) ของสาธารณรัฐอินเดีย โดยมีการแบ่งเส้นทางบินออกเป็น ๓ ระดับ และมีการกำหนดจำนวนที่นั่งขั้นต่ำในการให้บริการใน Category II และ III ตามอัตราส่วนร้อยละของ Category I ที่กำหนดไว้ โดย

- Category I เส้นทางบินจากบอมเบย์ (มุมไบ) กัลกัตตา และเดลี ไปสู่เมืองใหญ่อื่น ๆ
- Category II ทำอากาศยานในภูมิภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จัมมูและแคชเมียร์ หมู่เกาะอันดามันและนิโคบาร์ และลักษทวีป
- Category III ทำอากาศยานอื่นที่ไม่ได้ระบุไว้ใน Category I และ II

กล่าวคือ Traffic Distribution Rules จะเป็นการจัดกลุ่มเส้นทางบินและกำหนดระดับการให้บริการขั้นต่ำเอาไว้ เพื่อรักษาระดับการให้บริการในเส้นทางดังกล่าว

Passenger-based Policies

การให้ส่วนลดแก่ผู้โดยสารที่มีถิ่นที่อยู่ในพื้นที่ที่ได้รับการอุดหนุน (อาจรวมอยู่ในสัญญา Public Service Obligation ได้) เช่น สเปน เอกวาดอร์ โปรตุเกส และสกอตแลนด์ โดยแบ่งได้ออกเป็น ๒ กรณี ซึ่งได้แก่ การกำหนดส่วนลดค่าโดยสารตามอัตราที่กำหนดไว้ หรือการเสนอค่าโดยสารในอัตราคงที่ และมีกำหนดเพดานค่าโดยสาร โดยผู้โดยสารที่ไม่ได้มาจากพื้นที่ที่ได้รับการอุดหนุนอาจต้องจ่ายค่าโดยสารในอัตราที่สูงกว่า

Airline-based Policies

นโยบายลักษณะนี้จะมีการใช้สายการบินที่รัฐเป็นเจ้าของมาให้บริการในเส้นทางที่ไม่ทำกำไร เช่น โคลัมเบีย เอกวาดอร์ และมาเลเซีย ในบางกรณีอาจมีการจัดตั้งสายการบินเพื่อให้บริการในเส้นทางดังกล่าวโดยเฉพาะ นอกจากนี้ รัฐอาจไม่มีอำนาจโดยตรงในการกำหนดความถี่ หรือค่าโดยสาร ฯลฯ

Airport-based Policies

หน่วยงานท้องถิ่น หรือผู้ให้บริการทำอากาศยาน อาจเสนอส่วนลดค่าบริการทำอากาศยาน หรือเงินอุดหนุน เพื่อให้สายการบินทำการบินในทำอากาศยานนั้น ๆ อย่างไรก็ตาม นโยบายในลักษณะนี้มักพบในระดับท้องถิ่น ทำให้ข้อมูลของนโยบายในลักษณะนี้อาจไม่ได้ถูกเผยแพร่เป็นสาธารณะ

๔.๕.๓ ผลการศึกษาการอุดหนุนค่าโดยสารเส้นทางบินภูมิภาคในต่างประเทศ

การศึกษาการอุดหนุนค่าโดยสารในต่างประเทศ ได้ทำการคัดเลือกประเทศเพื่อทำการศึกษาไว้ ๒ ประเทศ ได้แก่ สหรัฐอเมริกา (รวม ๔๘ รัฐภาคพื้นทวีป ฮาวาย และเปอร์โตริโก แต่ไม่รวมรัฐอลาสกา) และสาธารณรัฐอินเดีย โดยมีผลการศึกษา ดังนี้

ตารางที่ ๔-๔ การเปรียบเทียบนโยบายอุดหนุนในประเทศที่มีการศึกษา

ประเด็นเปรียบเทียบ	สหรัฐอเมริกา	สาธารณรัฐอินเดีย
มาตรการทางการเงิน ค่าตอบแทน และสิทธิประโยชน์		
(๑) งบประมาณจากรัฐบาลกลาง	✓	✓
(๒) งบประมาณจากรัฐบาลท้องถิ่น	✓	✓
(๓) สิทธิประโยชน์ทางภาษี		✓
(๔) การลดหย่อนค่าธรรมเนียม		✓
(๕) การกำหนดเพดานค่าโดยสาร		✓
(๖) การกำหนดเพดานงบประมาณ	✓	✓
กฎเกณฑ์และเงื่อนไข		
(๗) มาตรการรักษาความต่อเนื่องของการให้บริการ	✓	
(๘) การโอนสิทธิให้สายการบินอื่น		✓
ลักษณะการให้บริการ		
(๙) หักเงินอุดหนุนหากไม่สามารถให้บริการในระดับที่ตกลงไว้	✓	✓
(๑๐) อุดหนุนที่นับบางส่วน		✓
(๑๑) การทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Code Sharing) หรือ Interline	✓	✓
การประสานงานหน่วยงานที่เกี่ยวข้องและผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย		
(๑๒) การแสดงความคิดเห็นของผู้มีส่วนได้ส่วนเสีย	✓	
การประเมินผลสัมฤทธิ์และผลกระทบของการอุดหนุน		
(๑๓) การทำรายงานผลกระทบและความคุ้มค่าของรัฐ	✓	

จากการเปิดเสรีการบินในปี ๒๕๒๑ ทำให้สายการบินในสหรัฐอเมริกามีอิสระในการกำหนดราคา ค่าโดยสารและเลือกเส้นทางบิน ทำให้เกิดการแข่งขันและเส้นทางที่ไม่ทำกำไรถูกเลิกทำการบิน โครงการ Essential Air Service มีจุดประสงค์เพื่อรักษาการให้บริการดังกล่าวเอาไว้ ซึ่งในหลายกรณี การขนส่งทางอากาศเป็นวิธีการเดินทางที่สำคัญ เชื่อมต่อชุมชนกับประเทศ ไม่ว่าจะเป็นด้านกายภาพ หรือด้านเศรษฐกิจก็ตาม

สาธารณรัฐอินเดีย เป็นประเทศที่อุตสาหกรรมการบินกำลังเติบโตอย่างก้าวกระโดด สาธารณรัฐอินเดียมีเที่ยวบินในประเทศราว ๓,๐๐๐ เที่ยวบินต่อวัน (Business Today, 2022) เมื่อเปรียบเทียบกับสาธารณรัฐประชาชนจีนซึ่งมีประชากรใกล้เคียงกัน พบว่า สาธารณรัฐประชาชนจีนมีเที่ยวบินมากถึง ๑๒,๐๐๐ เที่ยวบินต่อวัน แสดงให้เห็นถึงโอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในสาธารณรัฐอินเดีย นอกจากนั้น สายการบินสัญชาติอินเดียมียอดสั่งซื้อเครื่องบินที่ยังไม่ได้ส่งมอบจากทั้งแอร์บัสและโบอิงรวมกัน ๙๐๐ ลำ

ถึงแม้จะมีจุดกำเนิดและวัตถุประสงค์ในการอุดหนุนค่าโดยสาร แต่ทั้งสหรัฐอเมริกาและอินเดียกลับมีการใช้งบประมาณจากการจัดเก็บค่าธรรมเนียมในอุตสาหกรรมการบิน ในกรณีของสาธารณรัฐอินเดียจะเห็นได้ว่ารัฐบาลของแต่ละรัฐมีบทบาทด้านงบประมาณมากกว่าสหรัฐอเมริกา นอกจากนั้นอินเดียซึ่งเป็นประเทศกำลังพัฒนา มีการเสนอสิทธิประโยชน์ทางภาษีและการลดหย่อนค่าธรรมเนียมควบคู่กับการจ่ายเงินให้สายการบิน ทำให้งบประมาณในการอุดหนุนเส้นทางบินของสาธารณรัฐอินเดียอยู่ที่ ๑๒,๔๔๐ ล้านดอลลาร์หรือประมาณ ๑๕๑ ล้านดอลลาร์สหรัฐ น้อยกว่าสหรัฐอเมริกาที่ใช้ประมาณ ๓๖๓ ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อปี

โครงการ Essential Air Service ของสหรัฐอเมริกาใช้งบประมาณของรัฐบาลจ่ายให้สายการบินโดยตรง แต่ในกรณีของ Regional Connectivity Scheme ของอินเดียมีการให้สิทธิประโยชน์ทางภาษีและค่าธรรมเนียมร่วมด้วย โดยทั้ง ๒ ประเทศ มีการจัดหาแหล่งเงินจากกิจกรรมการขนส่งทางอากาศ สหรัฐอเมริกามีการจัดเก็บค่าธรรมเนียมการทำการบินตามเส้นทางบิน (Overflight Fee) ส่วนสาธารณรัฐอินเดียจัดเก็บเงินจากเที่ยวบินเส้นทางบินหลัก (Trunk Routes) นอกจากนั้นสาธารณรัฐอินเดียยังเสนอการลดหย่อนค่าธรรมเนียมและสิทธิประโยชน์ทางภาษีด้วย ซึ่งอาจมีผลให้ตัวเลขงบประมาณที่แตกต่างกันในทั้ง ๒ ประเทศ ประกอบกับจำนวนเส้นทางและความต้องการของลักษณะการให้บริการที่แตกต่างกัน โดยสหรัฐอเมริกามักกำหนดการให้บริการขั้นต่ำ (ความถี่) ประมาณ ๒ เที่ยวบินต่อสัปดาห์หรือมากกว่า และขึ้นอยู่กับขนาดของเครื่องบิน

สหรัฐอเมริกาไม่มีการกำหนดเพดานค่าโดยสารในเส้นทางบินอุดหนุน แต่ในกรณีสาธารณรัฐอินเดีย มีการกำหนดเพดานค่าโดยสารตามระยะทางที่ทำการบิน แต่ทั้งสหรัฐอเมริกาและสาธารณรัฐอินเดียมีการกำหนดเพดานงบประมาณต่อที่นั่งในลักษณะคล้ายคลึงกัน โดยขึ้นอยู่กับระยะทางในการทำการบิน การกำหนดเพดานค่าโดยสารมีความสำคัญในสาธารณรัฐอินเดียที่มีกำลังซื้อของผู้บริโภคต่ำกว่า แต่ปฏิเสธไม่ได้ว่าการกำหนดเพดานค่าโดยสารจะมีส่วนช่วยให้อัตราค่าโดยสารอยู่ในระดับที่เหมาะสมและยุติธรรมมากยิ่งขึ้น

สหรัฐอเมริกาคำหนดให้หน่วยงานท้องถิ่นออกงบประมาณอุดหนุนร่วมในบางกรณี แต่สาธารณรัฐอินเดียมีการกำหนดให้รัฐบาลของแต่ละรัฐร่วมอุดหนุนตลอดทั้งโครงการ ซึ่งการจัดสรรงบประมาณในลักษณะนี้จะสะท้อนระบบการปกครองของแต่ละประเทศ และสามารถสังเกตได้ว่าองค์กรอิสระไม่ได้มีบทบาทด้านมาตรการทางการเงินในการอุดหนุนค่าโดยสารมากนัก

สหรัฐอเมริกาใช้หลากหลายปัจจัยในการพิจารณาสายการบินที่จะให้บริการในเส้นทางอุดหนุน ได้แก่ ความน่าเชื่อถือของสายการบิน การทำ Interline แผนการตลาด จำนวนเงินที่เรียกขอ รวมไปถึงการนำความคิดเห็นของประชาชนและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียมาพิจารณาร่วมด้วย แต่การคัดเลือกสายการบินของสาธารณรัฐอินเดีย การตัดสินใจครั้งสุดท้ายจะใช้จำนวนเงินที่เรียกขอเป็นเกณฑ์พิจารณา

ในกรณีที่ผู้ประกอบการสายการบินไม่สามารถให้บริการในระดับที่ตกลงกันได้ ทั้ง ๒ ประเทศ มีการปรับเงิน โดยสหรัฐอเมริกาหักเงินออกจากเงินอุดหนุนโดยตรง สาธารณรัฐอินเดียใช้วิธีการหักเงินจากหลักประกัน เมื่อหมดสัญญา สหรัฐอเมริกามีมาตรการให้สายการบินทำการบินต่อเนื่องในระหว่างการจัดหาสายการบินผู้ให้บริการรายใหม่ สาธารณรัฐอินเดียอนุญาตให้สายการบินสามารถโอนสิทธิให้สายการบินอื่นที่ใช้แบบเครื่องบินที่คล้ายคลึงกันได้หลังจากทำการบินมาไม่น้อยกว่า ๖ เดือน แต่ผู้ศึกษามองว่ากฎเกณฑ์ในการจัดหาผู้ให้บริการรายใหม่ที่ชัดเจนและเข้มงวดเป็นปัจจัยสำคัญในการทำการบินอย่างต่อเนื่อง ถึงแม้ว่าจะเป็นกรณีการโอนสิทธิจากผู้ให้บริการรายเดิมก็ตาม

สาธารณรัฐอินเดียมีการกำหนดจำนวนที่นั่งอุดหนุนในแต่ละเที่ยวบินตามความจุของเครื่องบิน โดยไม่เกิน ๔๐ ที่นั่งต่อเที่ยวบิน ทั้ง ๒ ประเทศยังอนุญาตให้สายการบินทำรหัสเที่ยวบินร่วม (Code sharing) หรือ Interline ได้ ทั้งนี้มีจุดประสงค์ไม่เพียงเพื่อเชื่อมต่อชุมชนเข้าสู่ท่าอากาศยานศูนย์กลางการบินในเมืองใหญ่เท่านั้น แต่ยังสามารถเดินทางเชื่อมต่อไปยังจุดหมายปลายทางอื่น ๆ ได้

สำหรับด้านการประเมินผลสัมฤทธิ์และผลกระทบ สหรัฐอเมริกามีการจัดทำรายงานตรวจสอบวิเคราะห์ผลกระทบโครงการรัฐโดยหน่วยงานตรวจสอบภายใต้สภาองเกรส ทำให้การอุดหนุนค่าโดยสารสามารถได้รับการปรับปรุงให้เหมาะสมอยู่เสมอ ตามลักษณะการเติบโตของตลาดและนโยบายของรัฐ

๔.๖ แนวคิดการเพิ่มการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นและภาคเอกชนในกิจการท่าอากาศยาน

๔.๖.๑ แนวคิดและหลักการการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชน

เนื้อหาส่วนใหญ่ในส่วนนี้ได้สรุปมาจากเอกสารวิชาการ “การวิเคราะห์การร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership: PPP)” ปี พ.ศ. ๒๕๕๙ จัดทำโดย สำนักงานประมาณของรัฐบาล สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อสนับสนุนข้อมูลให้แก่สมาชิกสภาผู้แทนราษฎร สมาชิกวุฒิสภา สมาชิกสภานิติบัญญัติแห่งชาติ คณะกรรมาธิการและบุคคลที่เกี่ยวข้องในวงงานรัฐสภา นำไปใช้ประกอบการพิจารณาติดตามตรวจสอบโครงการร่วมลงทุน PPP ตลอดจนเผยแพร่ข้อมูลให้ประชาชนทั่วไปได้รับทราบ และมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการดำเนินโครงการร่วมลงทุน PPP มากยิ่งขึ้น ซึ่งเมื่อพิจารณาเนื้อหาแล้วมีความกระชับ ชัดเจน รวมถึงยังได้สะท้อนให้เห็นถึงข้อปัญหาและข้อเสนอเพื่อการแก้ไขได้อย่างน่าสนใจ ซึ่งจะเป็นประโยชน์อย่างยิ่งต่อกรมท่าอากาศยานในการใช้ประโยชน์เพื่อการดำเนินการในอนาคต โดยสรุปสาระสำคัญได้ดังนี้

จากที่ประเทศไทยมีความจำเป็นต้องจัดทำโครงสร้างพื้นฐานและบริการสาธารณะในด้านต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวจำเป็นต้องใช้งบประมาณเป็นจำนวนมาก ทำให้รัฐไม่สามารถดำเนินการให้เพียงพอแก่ความต้องการของประชาชนได้ ต่อมาจึงได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติการให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ พ.ศ. ๒๕๕๖^๑ ขึ้นบังคับใช้แทนกฎหมายร่วมลงทุน ปี พ.ศ. ๒๕๓๕ เพื่อส่งเสริมและเอื้ออำนวยให้เอกชนเข้าร่วมลงทุนกับหน่วยงานของรัฐ และเพื่อแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ที่กฎหมายร่วมลงทุนปี พ.ศ. ๒๕๓๕ โดยตามกฎหมายร่วมลงทุนฉบับใหม่ได้สร้างกลไกที่สำคัญหลาย ๆ อย่างที่จะส่งเสริมและเอื้ออำนวยต่อการเข้าร่วมลงทุน

^๑ ปัจจุบันได้ถูกยกเลิกแล้ว โดยพระราชบัญญัติการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน พ.ศ. ๒๕๖๒

การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชน หมายถึง การให้เอกชนร่วมลงทุนในกิจการของรัฐ (Public Private Partnership หรือ PPP) โดยการอนุญาต หรือให้สัมปทาน หรือให้สิทธิแก่เอกชนดำเนินกิจการของรัฐ ทั้งในกิจการเชิงพาณิชย์และสังคม ซึ่งกิจการของรัฐดังกล่าว ต้องเป็นกิจการของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นที่มีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมาย หรือกิจการดังกล่าวจะต้องใช้ทรัพยากรธรรมชาติ หรือทรัพย์สินของส่วนราชการ รัฐวิสาหกิจ หน่วยงานอื่นของรัฐ หรือองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

การร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนนั้นเป็นวิธีการลงทุนภาครัฐ (Public Investment) ที่มีความสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยส่วนใหญ่เป็นการลงทุนในโครงสร้างพื้นฐาน (Infrastructure) ที่ช่วยเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ ก่อให้เกิดการสร้างงาน เพิ่มผลิตภาพและศักยภาพการผลิตในระยะยาว แต่เนื่องจากการลงทุนดังกล่าวต้องใช้เม็ดเงินจำนวนมากซึ่งหากเป็นการลงทุนจากภาครัฐเพียงฝ่ายเดียวอาจไม่สามารถระดมเงินทุนได้เพียงพอ เนื่องจากข้อจำกัดในด้านการระดมทุนและการดำเนินนโยบายด้านการลงทุนที่ต้องคำนึงถึงเสถียรภาพทางการคลังของประเทศด้วย ซึ่งมีแหล่งการระดมทุนของภาครัฐจาก ๓ แหล่ง คือ เงินกู้ต่างประเทศ เงินกู้ในประเทศ และการระดมทุนรูปแบบใหม่ ๆ เช่น การเปิดให้ภาคเอกชนเข้าร่วมลงทุนในรูปแบบของ Public Private Partnership หรือ PPP ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นโครงการด้านโครงสร้างพื้นฐานของประเทศ ทั้งนี้การร่วมทุนระหว่างรัฐและเอกชนเป็นการเพิ่มศักยภาพในการลงทุนโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค และที่สำคัญยังสามารถถ่ายโอนความเสี่ยงให้เอกชน ซึ่งภาคเอกชนจะมีประสิทธิภาพในการบริหารจัดการความเสี่ยงได้มากกว่าภาครัฐ นอกจากนั้นแล้วยังสามารถเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการและยังช่วยส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรม การถ่ายโอนเทคโนโลยี หรือให้เกิดการขยายตลาดทุนภายในประเทศ

สำหรับรูปแบบในการดำเนินการของการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนมีหลากหลายซึ่งในหลายประเทศ รวมทั้งธนาคารโลกและธนาคารพัฒนาเอเชียเรียกการดำเนินการในลักษณะดังกล่าวว่า Public Private Partnership (PPP) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อลดภาระการลงทุนของภาครัฐ และเพิ่มประสิทธิภาพการลงทุนและการบริหารจัดการ การถ่ายทอดความรู้และเทคโนโลยี รวมทั้งขยายขอบเขตและเพิ่มคุณภาพการให้บริการสาธารณะ ซึ่งมีการดำเนินการได้ในหลายรูปแบบ เช่น การว่าจ้างเอกชน (Management Contract) การให้เอกชนเช่าทรัพย์สินของรัฐไปดำเนินการ (Lease Contract) Build-Operate-Own (BOO) Build-Operate-Transfer (BOT) หรือ Build-Transfer-Operate (BTO) รวมถึงภาครัฐร่วมมือกับเอกชนในลักษณะหุ้นส่วนเพื่อดำเนินกิจการ (Joint Venture) ซึ่งการดำเนินโครงการร่วมทุนระหว่างภาครัฐและภาคเอกชนในประเทศไทยส่วนใหญ่นิยมมีรูปแบบหลัก ๆ ๔ วิธี ดังนี้

๑. **Build-Operate-Transfer (BOT) หรือ Build-Transfer-Operate (BTO)** เป็นรูปแบบที่เอกชนเป็นผู้ลงทุนพัฒนาและดำเนินโครงการรับความเสี่ยงจากผลประกอบการและต้องมีการส่งมอบกรรมสิทธิ์ทรัพย์สินของโครงการให้แก่ภาครัฐเมื่อพร้อมเริ่มเปิดให้บริการ (BTO) หรือเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาสัญญา (BOT) โดยภาครัฐอาจกำหนดสิทธิพิเศษเพื่อจูงใจเอกชน เช่น สิทธิในการให้บริการ หรือสัญญาซื้อขายบริการเพื่อประกันรายได้ เป็นต้น และอาจกำหนดให้เอกชนจ่ายค่าตอบแทนในรูปแบบต่าง ๆ

๒. **Build-Own-Operate-Transfer (BOOT)** เป็นรูปแบบการให้สัมปทานที่รัฐให้สิทธิแก่เอกชนในการจัดหาแหล่งเงินทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ตลอดจนดำเนินการให้บริการในช่วงระยะเวลาที่กำหนด โดยความเป็นเจ้าของสินทรัพย์จะโอนกลับไปสู่ภาครัฐเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามที่กำหนดต่าง ๆ

๓. **Build-Lease-Operate-Transfer (BLOT)** เป็นรูปแบบที่เอกชนออกแบบ หาแหล่งเงินทุน สร้างอยู่บนพื้นที่ซึ่งเช่าจากภาครัฐ โดยเอกชนดำเนินงานตามช่วงเวลาที่ได้เช่าจากภาครัฐ และท้ายที่สุดก็จะโอนกรรมสิทธิ์ในสิ่งก่อสร้างให้ภาครัฐ

๔. **Build-Rent-Own-Transfer (BROT)** เป็นรูปแบบที่เอกชนเป็นผู้ดำเนินการเช่าสินทรัพย์จากภาครัฐ หลังจากที่ได้โอนทรัพย์สินให้ภาครัฐแล้ว

สำหรับการดำเนินโครงการ PPPs ของต่างประเทศจะครอบคลุมในหลายสาขา ทั้งในสาขาขนส่ง ทรัพยากรและสิ่งแวดล้อม สาธารณสุข การศึกษา และการกีฬา และมีการดำเนินการในหลายรูปแบบ ส่วนใหญ่นิยมมีรูปแบบหลัก ๆ ๓ วิธี คือ

๑. **Design-Build-Finance-Operate/Maintain (DBFO/DBFM)** เป็นรูปแบบที่นิยมแพร่หลายของการร่วมดำเนินการในระบบ PPP ซึ่งรวมหน้าที่หลัก ได้แก่ การออกแบบ ก่อสร้าง จัดหาแหล่งเงินทุน และการดำเนินการให้บริการ ซึ่งอาจรวมถึงการบำรุงรักษาสินทรัพย์ที่ใช้ในการดำเนินโครงการ ภายใต้สัญญาระยะยาวด้วย เอกชนจะเป็นผู้จัดหาแหล่งเงินทุน ซึ่งอาจมาในรูปแบบเงินกู้หรือผู้ร่วมทุนเพื่อพัฒนาโครงการ โดยเอกชนได้รับค่าจ้างตามสัญญาบริการที่ได้ตกลงไว้ รูปแบบการดำเนินโครงการแบบ DBFO ความเป็นเจ้าของทรัพย์สินแล้วแต่ตกลงกัน ซึ่งอาจเป็นของรัฐหรือของเอกชน หรือจะกำหนดให้เอกชนโอนสินทรัพย์ให้กับรัฐเมื่อสิ้นสุดสัญญา

๒. **Design-Build-Own-Operate (DBOO)** เป็นรูปแบบที่รัฐจ้างเอกชนในการออกแบบก่อสร้าง และจ้างให้เอกชนรายนั้นดำเนินการให้บริการโครงการนั้น ๆ ด้วย โดยรัฐยังคงเป็นเจ้าของสินทรัพย์ เอกชนผู้ดำเนินโครงการอาจได้รับเงินในรูปแบบของค่าจ้างบริหาร (Management Fee) โครงการลักษณะนี้อาจเป็นโครงการที่มีขนาดใหญ่มาก และเงินทุนจากภาคเอกชนไม่พอที่จะดำเนินการได้ในทั้งโครงการ

๓. **Build-Own-Operate-Transfer (BOOT)** เป็นรูปแบบการให้สัมปทานที่รัฐให้สิทธิแก่เอกชนในการจัดหาแหล่งเงินทุน ออกแบบ ก่อสร้าง ตลอดจนดำเนินการให้บริการในช่วงระยะเวลาที่กำหนด โดยความเป็นเจ้าของทรัพย์สินจะโอนกลับไปสู่ภาครัฐเมื่อสิ้นสุดระยะเวลาตามที่กำหนด

โดยวัตถุประสงค์ของการร่วมลงทุนระหว่างรัฐและเอกชน ในภาวะการณ์ปัจจุบันรัฐบาลประเทศต่าง ๆ ทั้งประเทศที่พัฒนาแล้วและประเทศกำลังพัฒนา มีนโยบายให้เอกชนมีส่วนร่วมในการทำงานบริหารจัดการ รวมไปถึงการลงทุนในโครงการภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการลงทุนขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก โดยรูปแบบต่าง ๆ เหล่านี้ เรียกโดยรวมว่า Public Private Partnership หรือ PPP โดยวัตถุประสงค์ของรัฐบาลในการใช้ PPP มีดังต่อไปนี้

๑. เพื่อเพิ่มศักยภาพในการลงทุนโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภค

โครงการภาครัฐโดยเฉพาะอย่างยิ่งโครงการพัฒนาระบบสาธารณูปโภคมักจะเป็นโครงการขนาดใหญ่ที่ต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก จึงต้องมีการวางแผนการลงทุนอย่างรอบคอบเพราะจะเกิดผลกระทบเกี่ยวกับสถานะทางการเงินของประเทศได้โดยง่าย อีกทั้ง รัฐบาลยังมีข้อจำกัดต่าง ๆ ในการใช้งบประมาณ หรือระดมทุนด้วยวิธีอื่น ๆ หากต้องใช้งบประมาณในการลงทุนโครงการขนาดใหญ่ เหล่านี้ก็จะอาจทำให้มีงบประมาณเพื่อการพัฒนาอื่น ๆ น้อยลงไป หรือหากรัฐบาลลงทุนโดยใช้เงินกู้จากสถาบันการเงินก็จะก่อให้เกิดภาระหนี้สาธารณะของประเทศ ซึ่งจะถูกจำกัดโดยวินัยทางการคลังของประเทศ เช่น สัดส่วนหนี้สาธารณะต่อ GDP ไม่เกินร้อยละ ๕๐ หรือสัดส่วนภาระหนี้ต่องบประมาณไม่เกินร้อยละ ๑๕ เป็นต้น ดังนั้นรัฐบาลจึงมีศักยภาพในการลงทุนที่จำกัดอันเนื่องมาจากข้อจำกัดเหล่านี้

การให้เอกชนร่วมลงทุนจึงเป็นการดึงดูดเงินทุนจากภาคเอกชนมาใช้ในการลงทุนในโครงการของรัฐ จึงทำให้รัฐบาลมีศักยภาพการลงทุนที่สูงขึ้นเพราะรัฐบาลไม่ต้องแบกรับภาระการลงทุนหรือภาระหนี้ที่จะเกิดขึ้น จึงทำให้การพัฒนาโครงการของรัฐทำได้รวดเร็วและมีข้อจำกัดที่ลดลง

๒. เพื่อถ่ายโอนความเสี่ยงให้ภาคเอกชน

การลงทุนในโครงการทุกประเภทโดยเฉพาะโครงการลงทุนขนาดใหญ่มีความเสี่ยงที่เกี่ยวข้องมากมายหลายชนิดหลายประเภท อีกทั้งความเสี่ยงแต่ละชนิดก็มีความสำคัญและก่อให้เกิดผลกระทบต่อสถานะของโครงการได้อย่างมาก ประเภทของความเสี่ยงที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ (Operating Risks) ความเสี่ยงด้านการก่อสร้าง (Construction Risks) ความเสี่ยงด้านการพัฒนาโครงการ (Development Risks) ความเสี่ยงด้านกฎหมาย (Legal Risks) ความเสี่ยงเชิงพาณิชย์ (Commercial Risks) และความเสี่ยงเชิงการเมือง (Political Risks)

การถ่ายโอนความเสี่ยงให้ภาคเอกชนนั้น เป็นจุดประสงค์หลักของ PPP ซึ่งมาจากแนวคิดที่ว่าภาคเอกชนนั้นสามารถบริหารจัดการความเสี่ยงได้มีประสิทธิภาพมากกว่าภาครัฐ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ความเสี่ยงด้านการปฏิบัติการ ความเสี่ยงด้านการก่อสร้าง และความเสี่ยงเชิงพาณิชย์บางชนิด ซึ่งรูปแบบ PPP แต่ละรูปแบบ ก็จะมีกลไกการจัดสรรความเสี่ยง (Risk Allocation) และระดับความเสี่ยงที่รัฐบาลต้องแบกรับที่ต่างกัน ดังนั้น รัฐบาลจึงต้องเลือกรูปแบบ PPP ที่เหมาะสมกับสภาพการณ์และข้อจำกัดต่าง ๆ ที่มีอยู่

๓. เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ

เป็นที่ยอมรับกันโดยทั่วไปว่า การบริหารจัดการของภาคเอกชนนั้นมีประสิทธิภาพมากกว่าการบริหารจัดการของภาครัฐ การให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วมในการบริหารจัดการโครงการบางส่วนหรือทั้งหมดในรูปแบบต่าง ๆ ของ PPP จึงเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพให้กับโครงการ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของ Cost Effectiveness แต่อย่างไรก็ตาม การให้เอกชนมีส่วนร่วมอาจจะมีปัญหาในเรื่องของคุณภาพของการบริการได้ เพราะจุดประสงค์หลักของการดำเนินกิจการของภาคเอกชนคือการแสวงหากำไรสูงสุด ซึ่งอาจจะนำมาซึ่งการลดทอนคุณภาพการให้บริการได้ ซึ่งในประเด็นนี้มีงานวิจัย ได้ระบุไว้ว่าการใช้ PPP จะเกิดประโยชน์สูงสุดในกรณีที่รัฐบาลสามารถกำหนดคุณลักษณะและคุณภาพของผลงานที่เอกชนจะต้องทำได้อย่างชัดเจนและมีความไม่สมบูรณ์ของสัญญา (Contractual Incompleteness) น้อยที่สุด

๔. อื่นๆ

นอกจากวัตถุประสงค์หลักสามประการข้างต้นแล้ว การใช้ PPP ยังจะสามารถก่อให้เกิดผลอื่น ๆ ซึ่งอาจเป็นเหตุผลที่สนับสนุนการใช้ PPP เช่น เพื่อการส่งเสริมให้เกิดนวัตกรรม และการโอนถ่ายเทคโนโลยี หรือเพื่อก่อให้เกิดการขยายของตลาดทุนภายในประเทศ ซึ่งทั้งสองประการจะเป็นประโยชน์ในกรณีที่เอกชนที่ร่วมลงทุนนั้นมาจากต่างประเทศ

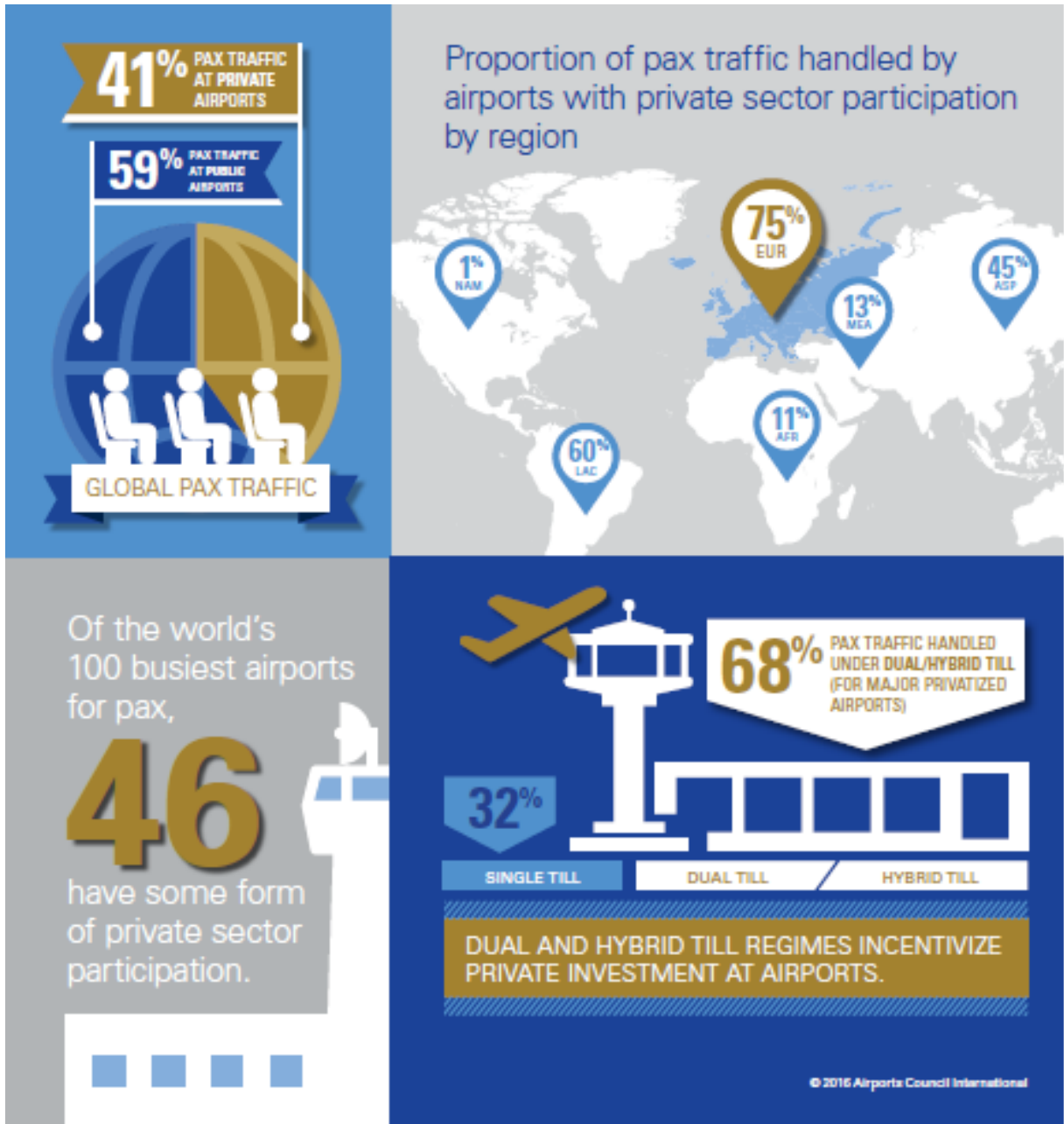
๔.๖.๒ รูปแบบการเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

ตามที่กำหนดในปี ๒๕๕๘ เป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนขององค์การสหประชาชาติ และเรียกร้องให้ประชาคมโลกร่วมกันดำเนินการเพื่อให้เกิดการบรรลุเป้าหมาย ๑๗ ประการด้านความยั่งยืนเพื่อทำให้เกิดสันติภาพและความยุติธรรมซึ่งจะช่วยขจัดความยากจนให้หมดไปภายในปี ๒๕๗๓ ซึ่งตามเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืนข้อที่ ๙ (SCG 9) ที่ว่า การสร้างโครงสร้างพื้นฐานที่เพียงพอส่งเสริมอุตสาหกรรมที่ยั่งยืนและทั่วถึงอย่างเท่าเทียมและสนับสนุนการพัฒนานวัตกรรม เป้าหมายดังกล่าวนี้เป็นตัวกำหนดทิศทางการพัฒนาอุตสาหกรรมท่าอากาศยานโดยตรง

ในปัจจุบัน ท่าอากาศยานพาณิชย์หลักเกือบทั้งหมดยังคงมีรัฐเป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินการผ่อนคลายกฎระเบียบและการเปิดเสรีเกิดขึ้นเป็นการเฉพาะในกลุ่มอุตสาหกรรมสายการบิน แม้ว่าอุตสาหกรรมท่าอากาศยานและการให้บริการจราจรทางอากาศในบางประเทศได้เริ่มเข้าสู่กระบวนการในการผ่อนคลายกฎระเบียบและเปิดเสรีบ้างแล้ว โดยการแปรรูปท่าอากาศยานของรัฐครั้งแรกที่เกิดขึ้นอย่างเต็มรูปแบบเกิดขึ้นช่วงกลางทศวรรษที่ ๑๙๘๐ เมื่อรัฐบาลแห่งสหราชอาณาจักรได้แปรรูป British Airport Authority (BAA) เหตุการณ์ครั้งนั้นได้สร้างกระแสการตื่นตัวในการเปลี่ยนรูปแบบการบริหารท่าอากาศยานให้เกิดขึ้นทั่วโลก เกิดกระแสการขายกิจการและหรือแปรรูปท่าอากาศยานหลายประเทศในทวีปยุโรป ประเทศออสเตรเลีย ประเทศนิวซีแลนด์ ละตินอเมริกา และในทวีปเอเชีย การผ่อนคลายกฎระเบียบของอุตสาหกรรมการบินในหลายส่วนของโลก ได้ทำให้เกิดความเปลี่ยนแปลงและแนวทางการบริหารท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานหลายแห่งไม่ได้ถูกดำเนินการภายใต้องค์กรสาธารณะเพียงรูปแบบเดียวอีกต่อไป แต่ได้เปลี่ยนผ่านสู่การบริหารภายใต้โครงสร้างความเป็นเจ้าของของกลุ่มที่หลากหลายมากกว่า ๑ รูปแบบหรือ ๑ หน่วยงาน เริ่มจากการเป็นเจ้าของของรัฐโดยสมบูรณ์มาสู่การเป็นเจ้าของของเอกชนบางส่วน แม้แต่ท่าอากาศยานที่ถึงแม้รัฐเป็นเจ้าของและเป็นผู้ดำเนินการก็ได้เพิ่มความสำคัญให้การดำเนินงานในลักษณะเชิงพาณิชย์มากขึ้น และการลงทุนจากภาคเอกชนก็ได้เริ่มถาโถมเข้าสู่สาขาการทำอากาศยานอย่างเป็นผู้อุปถัมภ์ในหลาย ๆ พื้นที่ ท่าอากาศยานในภูมิภาคที่ยังไม่มีศักยภาพของการให้บริการเที่ยวบินพาณิชย์มากนักยังคงเป็นกลุ่มท่าอากาศยานที่ยังอยู่ภายใต้การดูแลหรือต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐ เนื่องจากถึงแม้จะไม่ได้เป็นท่าอากาศยานที่สามารถทำกำไรได้แต่เป็นท่าอากาศยานที่มีความสำคัญในการสร้างความเข้มแข็งและการพัฒนาให้กับทางเศรษฐกิจและทางสังคมของชุมชนที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน และในบางประเทศผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานบริหารท่าอากาศยานขนาดใหญ่และมีเครือข่ายท่าอากาศยานหลายแห่งที่มีขีดความสามารถในการทำกำไรได้ใช้วิธีการนำผลกำไรจากท่าอากาศยานขนาดใหญ่มาจุนเจือท่าอากาศยานขนาดกลางไปท่าอากาศยานขนาดเล็กเพื่อลดการขาดทุนได้อย่างดี

แรงจูงใจมูลฐานที่สำคัญที่ทำให้เกิดการแปรรูปท่าอากาศยานหรือการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐและเอกชนในอุตสาหกรรมท่าอากาศยานคือการสนับสนุนเงินทุนให้การพัฒนาที่รัฐไม่สามารถหรือไม่ต้องการที่จะสนับสนุนเงินทุนเพื่อกิจการนี้ต่อไป ซึ่งภาคเอกชนที่เข้ามาเป็นหุ้นส่วนหลักในการบริหารท่าอากาศยานจะใช้กลไกทางธุรกิจในการขับเคลื่อนการจัดการเชิงพาณิชย์เพื่อสร้างความคล่องตัวให้กับท่าอากาศยานสามารถเปลี่ยนผ่านและพัฒนาได้ในยุคของการเปลี่ยนแปลงที่กำลังเกิดขึ้นนี้ ยิ่งกว่านั้นการลงทุนภาคเอกชนและการพัฒนาของผู้ประกอบการจะช่วยส่งเสริมซึ่งกันและกันในการสร้างนวัตกรรม

และคุณค่าให้กับประชาชนและผู้บริโภค แต่อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการภาคเอกชนก็มุ่งหวังผลตอบแทนที่สมเหตุสมผลสอดคล้องกับระดับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นในการลงทุนนั้น ๆ



รูปที่ ๔-๓ การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมท่าอากาศยานทั่วโลก (ACI, ๒๐๑๗)

รูปแบบการเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าอากาศยานมีหลายรูปแบบ ตั้งแต่การบริหารจัดการโดยภาครัฐเองทั้งหมด หรือการให้ภาคเอกชนเข้ามามีส่วนร่วม จนถึงการแปรรูปกิจการทั้งหมดให้เอกชน โดยมีรูปแบบทั้งหมด ๖ รูปแบบ ดังต่อไปนี้

๑. ภาคเอกชนเป็นเจ้าของและควบคุม (Freehold) คือ ความเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าอากาศยานเป็นของภาคเอกชนเต็มรูปแบบ และไม่จำกัดระยะเวลาในการเป็นเจ้าของและการบริหารจัดการท่าอากาศยาน

๒. บริษัทจดทะเบียน (Listed Companies) คือ ความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานเป็นของบริษัทที่จดทะเบียนในตลาดหุ้น และบริษัทนั้นมีอำนาจในการบริหารจัดการกิจกรรมต่าง ๆ ในท่าอากาศยาน หุ่นของบริษัทเหล่านี้ อาจจะมีเอกชนเป็นผู้ถือหุ้นและมีการซื้อขายกันในตลาดเปิด หรืออาจจะมีผู้ถือหุ้นรายใหญ่เป็นภาครัฐหรือรัฐบาล บริษัทเหล่านี้ อาจจะเป็นเจ้าของท่าอากาศยานหลายแห่ง

๓. การให้สัมปทานหรือทำสัญญาเช่า (Concessions or Leases) คือการที่ภาครัฐให้สิทธิแก่บริษัทเอกชนในการดำเนินงานและบริหารท่าอากาศยาน หรือร่วมบริหารกิจการท่าอากาศยานในระยะเวลาที่กำหนด สำหรับรูปแบบนี้อาจรวมถึงแผนการทำ Build-Operate-Transfer (BOT) Schemes

๔. สัญญาจ้างบริหาร (Management Contracts) คือการที่ภาคเอกชนได้รับค่าธรรมเนียมนำมาใช้ในการบริหารจัดการทั้งหมดหรือเฉพาะบางส่วนของท่าอากาศยาน หรือกิจกรรมการบินที่สำคัญบางอย่าง

๕. ภาครัฐเป็นเจ้าของและควบคุม (Government-owned Companies) คือ รูปแบบที่ภาครัฐยังคงความเป็นเจ้าของและบริหารงานท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นรูปแบบการเริ่มต้นของการสร้างและบริหารท่าอากาศยาน

๖. การร่วมลงทุนภาครัฐและภาคเอกชน (Public Private Partnership) คือ รูปแบบการบริหารและพัฒนาท่าอากาศยานและบริหารท่าอากาศยานโดยภาคเอกชนเป็นผู้รับผิดชอบด้านการลงทุนทั้งหมด แต่ภาครัฐยังคงความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานหลังจากสิ้นสุดสัญญา โดยปกติสัญญาจะมีระยะเวลา มากกว่า ๒๐ ปี รูปแบบการร่วมทุนแบบนี้ส่วนมากใช้ในกรณีที่ภาครัฐไม่สามารถที่จะลงทุนในการพัฒนาท่าอากาศยาน โดยเฉพาะโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน โดยรูปแบบการร่วมทุนกับภาคเอกชนที่จะทำการศึกษาในโครงการศึกษานี้ มีทั้งหมด ๕ รูปแบบ ได้แก่ (๑) รูปแบบสร้าง-โอน (Build-Transfer หรือ BT) (๒) รูปแบบสร้าง-เช่า-โอน (Build-Rent-Transfer หรือ BRT) (๓) รูปแบบออกแบบ-สร้าง-บริหาร-โอน (Design-Build-Manage-Transfer หรือ DBMT) (๔) รูปแบบสร้าง-เป็นเจ้าของ-บริหาร-โอน (Build-Own-Operate-Transfer หรือ BOOT) และ (๕) รูปแบบสร้าง-บริหาร-โอน (Build-Operate-Transfer หรือ BOT) รูปแบบ BOT เป็นรูปแบบที่ได้รับความนิยมมากที่สุดในท่าอากาศยานต่างประเทศ โดยบริษัทเอกชนเป็นผู้สร้างและบริหารท่าอากาศยานในระยะเวลาที่กำหนด และส่งมอบการเป็นเจ้าของกลับคืนสู่รัฐ โดยทั่วไปรูปแบบนี้ใช้สำหรับท่าอากาศยานที่ต้องการการลงทุนสูง เช่น สร้างท่าอากาศยานใหม่ทั้งหมด หรือการสร้างอาคารผู้โดยสาร การดำเนินการตามรูปแบบ BOT นี้ ส่วนมากจะดำเนินการในลักษณะสัญญาเช่าทรัพย์สิน (ที่ดินและสิ่งปลูกสร้าง) โดยกำหนดระยะเวลาของสัญญาให้มีระยะเวลาเพียงพอที่องค์กรภาคเอกชนผู้ได้รับสัญญาจะได้รับรายได้จุนจุมทุนจากการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน

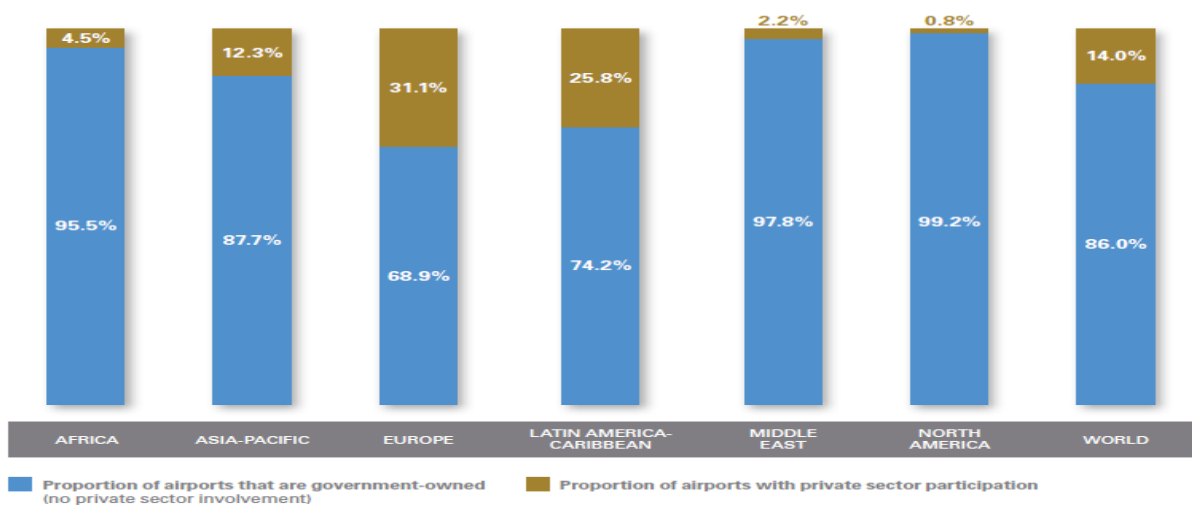
ตารางที่ ๔-๕ โครงสร้างความเป็นเจ้าของท่าอากาศยานของท่าอากาศยานนานาชาติหลัก

Ownership Structures of Major International Airports		
Publicly Owned and Operated	Europe	Barcelona International (BCN)
		Dublin International (DUB)
		Geneva Cointrin International (GVA)
		Helsinki Vantaa International (HEL)
		Lisbon Portela (LIS)
		Madrid Barajas International (MAD)
		Munich International (MUC)
	United States	Hartsfield-Jackson Atlanta International (ATL)
		Denver International (DEN)
		Dallas/Fort Worth International (DFW)
		Fort Lauderdale Hollywood International (FLL)
		New York John F. Kennedy International (JFK)
		Washington Dulles International (IAD)
		Los Angeles International (LAX)
		Chicago O'Hare International (ORD)
		Miami International (MIA)
		San Francisco International (SFO)
	Asia-Pacific	Jakarta Soekarno-Hatta International (CGK)
		Dubai International (DXB)
		Hong Kong Chek Lap Kok International (HKG)
		Incheon International (ICN)
Ninoy Aquino International (MNL)		
Shanghai Pudong International (PVG)		
Shanghai Hongqiao International (SHA)		
Public Ownership and Management by Independent Non-profit Corporation (Canada)	Montréal-Trudeau (YUL)	
	Vancouver International (YVR)	
	Calgary International (YYC)	
	Toronto Pearson International (YYZ)	

Ownership Structures of Major International Airports		
Corporatized	Europe	Manchester International (MAN)
		Oslo International (OSL)
		Stockholm Arlanda International (ARN)
	Asia-Pacific	Singapore Changi International (SIN)
		Narita International Airport (NRT)
		Christchurch International (CHC)
Concessioned	Europe	Istanbul Ataturk International (IST)
	Asia-Pacific	Kuala Lumpur International (KUL)
		Phuket International (HKT)
Partial Privatization	Europe	Amsterdam International Schiphol (AMS)
		Athens International (ATH)
		Brussels International (BRU)
		Paris Charles de Gaulle International (CPH)
		Flughafen Dusseldorf International (DUS)
		Rome Fiumicino International (FCO)
		Frankfurt Main International (FRA)
		Hamburg International (HAM)
		Milan Malpensa International (MXP)
		Paris Orly International (ORY)
		Vienna International (VIE)
		Zurich International (ZRH)
	Asia-Pacific	Auckland (AKL)
		Guangzhou Baiyun International (CAN)
		Osaka Kansai International (KIX)
		Tokyo Narita International (NRT)
		Beijing Capital International (PEK)
		Wellington International (WLG)

Ownership Structures of Major International Airports		
Full Privatization	Europe	Birmingham International (BHX)
		Edinburgh (EDI)
		London Gatwick International (LGW)
		London Heathrow International (LHR)
		London Stansted (STN)
	Asia-Pacific	Adelaide (ADL)
		Brisbane (BNE)
		Melbourne Tullamarine International (MEL)
		Perth (PER)
		Sydney Kingsford Smith International (SYD)

และเมื่อพิจารณาโครงสร้างความเป็นเจ้าของและผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานของท่าอากาศยานต่าง ๆ ในภูมิภาคหลัก ๗ ภูมิภาคทั่วโลก พบว่า ผู้เป็นเจ้าของและผู้ดำเนินงานท่าอากาศยานหลักทั่วโลกยังคงเป็นรัฐบาล แต่ภาคเอกชนเริ่มเข้ามามีส่วนร่วมมากขึ้นในการเป็นเจ้าของและร่วมบริหารท่าอากาศยาน จากรูปด้านล่างแสดงให้เห็นว่าท่าอากาศยานส่วนใหญ่ร้อยละ ๘๖ หรือเป็นจำนวนประมาณ ๔,๓๐๐ แห่งที่ยังคงมีความเป็นเจ้าของและดำเนินงานโดยรัฐบาล แต่หากพิจารณาเฉพาะท่าอากาศยานที่มีปริมาณการจราจรสูงสุด ๑๐๐ อันดับแรกของโลกพบตัวเลขที่น่าสนใจ คือ กว่าครึ่งหนึ่งของท่าอากาศยานทั้ง ๑๐๐ แห่งนี้ มีภาคเอกชนเข้าไปมีส่วนร่วมในการบริหารมากบ้างน้อยบ้าง ขึ้นอยู่กับท่าอากาศยานและนโยบายของรัฐบาลประเทศที่ตั้ง ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการลงทุนจากภาคเอกชนที่ให้ความสนใจในท่าอากาศยานขนาดใหญ่ซึ่งรัฐบาลของประเทศนั้น ๆ ต้องการเม็ดเงินลงทุนในการลงทุนเพื่อการพัฒนาท่าอากาศยานให้ทันกับการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของปริมาณการเดินทางและการขนส่งทางอากาศ



Source: ACI Inventory of privatized airports, 2016; and ACI World Airport Traffic Database, 2016, adapted from Official Airline Guide (OAG) scheduled seats, 2016

รูปที่ ๔-๔ การมีส่วนร่วมของภาคเอกชนในอุตสาหกรรมท่าอากาศยานทั่วโลก (ACI, ๒๐๑๗)

บทที่ ๕

สรุปผลและข้อเสนอแนะ

๕.๑ สรุปผลการพิจารณา

ท่าอากาศยาน ซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย (น้อยกว่า ๑๐๐,๐๐๐ คนต่อปี) จำนวน ๑๐ แห่ง ซึ่งอยู่ในความผิดชอบของกรมท่าอากาศยานและตั้งอยู่ใน ๔ ภาค ของประเทศไทย ประกอบด้วย ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคเหนือ จำนวน ๗ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยาน แม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานตาก ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยาน นครราชสีมา ท่าอากาศยานในพื้นที่ภาคกลาง จำนวน ๑ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยาน ในพื้นที่ภาคใต้ จำนวน ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสถิติจำนวนผู้โดยสารจากกิจกรรมการบินพลเรือน ของกรมท่าอากาศยาน ช่วงระหว่างปี พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๖๕ ใน ๓ ประเด็นหลัก มีดังนี้

๑. ท่าอากาศยานหลายแห่ง ในช่วงระยะเวลา ๕ ปีแรก ของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๔๘) มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่าช่วงระยะเวลา ๕ ปีสุดท้ายของการศึกษา (พ.ศ. ๒๕๖๑ - ๒๕๖๕) ในปัจจุบัน อย่างมีนัยสำคัญ โดยในช่วงระยะ ๑๐ ปีแรก (พ.ศ. ๒๕๔๔ - ๒๕๕๓) มีแนวโน้มของจำนวนผู้โดยสาร จากเที่ยวบินขนส่งเชิงพาณิชย์ลดลงอย่างต่อเนื่อง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา

๒. ท่าอากาศยานบางแห่งมีแนวโน้มการเพิ่มขึ้นของจำนวนผู้โดยสารอย่างต่อเนื่อง ก่อนเริ่มเกิด สถานการณ์โรคติดเชื้อไวรัสโคโรนา ๒๐๑๙ ในปี พ.ศ. ๒๕๖๓ ได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน

๓. ท่าอากาศยานหลายแห่งมีกิจกรรมการบินพลเรือนที่หลากหลาย โดยเฉพาะเที่ยวบินส่วนตัว และเที่ยวบินฝึกบิน ซึ่งได้แก่ ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน

ตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง เมื่อพิจารณาระยะทางระหว่างศูนย์กลางเมืองและตำแหน่ง ของท่าอากาศยานซึ่งมีผลต่อเวลาในการเดินทางของผู้ใช้บริการ พบว่า มีการจำแนกตำแหน่งที่ตั้งท่าอากาศยาน ได้เป็น ๓ กลุ่ม ประกอบด้วย (๑) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองน้อยกว่าหรือเท่ากับ ๑๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางน้อย มีทั้งสิ้น ๖ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานปาย ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานหัวหิน และท่าอากาศยาน เบตง (๒) กลุ่มท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองประมาณ ๑๐ - ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลา ในการเดินทางปานกลาง มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานตากและท่าอากาศยานปัตตานี (๓) กลุ่ม ท่าอากาศยานที่มีที่ตั้งห่างจากศูนย์กลางเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ซึ่งใช้ระยะเวลาในการเดินทางมาก มีทั้งสิ้น ๒ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานนครราชสีมาและท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ โดยในจำนวนท่าอากาศยาน ๑๐ แห่ง มีเพียง ๓ แห่งที่มีระบบขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อกับท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ และท่าอากาศยานหัวหิน

ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการในปัจจุบัน ของทั้ง ๑๐ ท่าอากาศยาน ล้วนเป็นท่าอากาศยานที่มีทางวิ่งแบบมีพื้นผิว (Pavement Runway) โดยท่าอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Visual Runway ซึ่งไม่มีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานตาก ในขณะที่ท่าอากาศยาน จำนวน ๖ แห่ง มีทางวิ่งแบบ Non-precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศ บริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ ท่าอากาศยานนครราชสีมา ท่าอากาศยานหัวหิน ท่าอากาศยานปัตตานี และท่าอากาศยานเบตง โดยมีท่าอากาศยาน เพียง ๑ แห่ง ที่มีทางวิ่งแบบ Precision Instrument Runway และมีบริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ นอกจากนี้ ในจำนวนท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีท่าอากาศยานที่ไม่มี บริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยาน จำนวน ๓ แห่ง ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่สะเรียง ท่าอากาศยานปาย และท่าอากาศยานปัตตานี ซึ่งท่าอากาศยานทั้ง ๑๐ แห่ง มีถนนเข้าถึงเชื่อมต่อท่าอากาศยานได้ แต่มีเพียง ท่าอากาศยาน ๓ แห่ง ที่มีบริการขนส่งสาธารณะเชื่อมต่อท่าอากาศยาน ได้แก่ ท่าอากาศยานแม่ฮ่องสอน ท่าอากาศยานแพร่ และท่าอากาศยานหัวหิน

ศักยภาพของจังหวัดและพื้นที่ที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน โดยพิจารณาจากจำนวนประชากร รายได้ โดยเฉลี่ยต่อเดือนต่อครัวเรือน และจำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนของแต่ละจังหวัด สามารถจำแนกลักษณะเฉพาะ ของศักยภาพจังหวัดที่เป็นที่ตั้งของท่าอากาศยานออกเป็น ๓ กลุ่ม ได้แก่ (๑) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพสูง คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากร จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือน และรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูง มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และจังหวัดนครราชสีมา (๒) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพปานกลาง คือ จังหวัด ที่มีจำนวนประชากรปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนและรายได้ต่อครัวเรือนในระดับสูงถึงปานกลาง มีจำนวน ๔ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดแพร่ จังหวัดแม่ฮ่องสอน จังหวัดตาก และจังหวัดเพชรบูรณ์ และ (๓) กลุ่มจังหวัดที่มีศักยภาพน้อย คือ จังหวัดที่มีจำนวนประชากรปานกลางถึงต่ำ จำนวนผู้เยี่ยมชมเยือนและรายได้ ต่อครัวเรือนในระดับปานกลางถึงต่ำ มีจำนวน ๒ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดปัตตานี และจังหวัดยะลา

สรุปประเด็นปัญหาและความท้าทายที่สำคัญ จากการพิจารณาศึกษาสถิติการใช้ท่าอากาศยาน และสภาพการณ์ปัจจุบัน ด้านตำแหน่งที่ตั้ง ลักษณะทางกายภาพ โครงสร้างพื้นฐาน และการให้บริการ รวมถึงศักยภาพของจังหวัดที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยาน พบประเด็นปัญหาและความท้าทาย ดังนี้

๑. ตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยานไกลจากตัวเมือง และขาดบริการขนส่งสาธารณะ โดยเฉพาะ ท่าอากาศยานนครราชสีมา และท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

๒. การจัดให้มีบริการที่เกิดภาระต้นทุน โดยเฉพาะส่วนของการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ในเขตสนามบิน รวมทั้งระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินและจำนวนเที่ยวบิน ที่ทำการบินแบบใช้เครื่องวัดประกอบการบินในปริมาณน้อย และบริการกู้ภัยและดับเพลิงอากาศยานที่มี ระดับขีดความสามารถสูงกว่าประเภทอากาศยานที่ใช้บริการในปัจจุบัน

๓. จำนวนที่นั่งของแบบอากาศยานและความถี่เที่ยวบินไม่เหมาะสม ทำให้ความสนใจในการใช้ บริการและความต่อเนื่องในการให้บริการอยู่ในระดับน้อย และมีระดับราคาของบัตรโดยสารที่สูงกว่า ระดับราคาเฉลี่ยของราคาบัตรโดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศในเส้นทางหลักและเส้นทางรอง

๔. ขาดการบูรณาการความร่วมมือในการพัฒนาบริการด้านการบินและการใช้ประโยชน์ของภาคส่วน ที่เกี่ยวข้องในพื้นที่

๕.๒ ข้อเสนอแนะด้านนโยบายและการวางแผน

รัฐบาลได้กำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาประเทศ ภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ ระยะ ๒๐ ปี และสร้างกลไกผ่านโครงสร้างและระบบการวางแผนเพื่อการพัฒนาประเทศ ตามที่กำหนดไว้โดยมติคณะรัฐมนตรีเมื่อวันที่ ๔ ธันวาคม ๒๕๖๐ ที่เห็นชอบการจำแนกแผนออกเป็น ๓ ระดับ โดยมียุทธศาสตร์ชาติ เป็นแผนระดับที่ ๑ ส่วนแผนระดับที่ ๒ ประกอบด้วย แผนแม่บทภายใต้ยุทธศาสตร์ชาติ แผนการปฏิรูปประเทศ ส่วนแผนทุกแผนที่จัดทำโดยหน่วยงานของรัฐจะเป็นแผนระดับที่ ๓ สำหรับแผนงานภายใต้กระทรวงคมนาคมที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาท่าอากาศยานและการเดินอากาศของประเทศนั้นอยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงาน ๒ หน่วยงาน ได้แก่ สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร และสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย โดยสำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร รับผิดชอบการจัดทำแผนระบบขนส่งในภาพรวม ทั้งระบบขนส่งทางถนน ระบบขนส่งทางราง ระบบขนส่งทางน้ำ และระบบขนส่งทางอากาศ โดยในปัจจุบัน แผนพัฒนาการขนส่งทางอากาศของประเทศ ระยะ ๑๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๒ - ๒๕๗๖) เป็นแผนระดับที่ ๓ และเป็นเพียงแผนเดียวที่เกี่ยวข้องกับการขนส่งทางอากาศ ในส่วนของสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย มีแผนงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านการขนส่งทางอากาศ ๒ แผนหลัก ได้แก่ แผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติ

เมื่อพิจารณาเนื้อหาของแผนงานทั้ง ๓ แผนในความรับผิดชอบของ ๒ หน่วยงานหลักภายใต้กระทรวงคมนาคม พบว่า ยังขาดความเชื่อมโยงทั้งในระดับของการกำหนดเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ การออกแบบแผนงาน และการติดตามประเมินผล ทั้งในส่วนของแผนงานที่เกี่ยวข้องกับระบบขนส่งทางอากาศเอง และแผนงานเชื่อมโยงระบบการขนส่งหลายรูปแบบ เช่น แผนแม่บทหรือแผนยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาระบบรถไฟความเร็วสูงและระบบการขนส่งทางอากาศ ยังขาดการเชื่อมโยงเป้าหมายการพัฒนาที่สอดคล้องและส่งเสริมกันเชิงระบบ เพื่อเป็นโครงข่ายการคมนาคมขนส่งทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ ที่ช่วยให้เกิดการลงทุนที่เหมาะสมและไม่ซ้ำซ้อน ตลอดจนการกำหนดตำแหน่งเชิงภูมิศาสตร์ที่สามารถเกื้อหนุนระบบขนส่งได้อย่างมีประสิทธิภาพ และในกรณีแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศและแผนแม่บทห้วงอากาศและการเดินอากาศแห่งชาติยังขาดการเชื่อมโยงทั้งในระดับของการกำหนดเป้าหมาย และแผนงานที่สอดคล้องกัน ในข้อเท็จจริงแผนแม่บททั้ง ๒ แผนดังกล่าวเป็นแผนงานที่ต้องการบูรณาการอย่างเป็นระบบ เนื่องจากเป็นแผนงานด้านโครงสร้างพื้นฐานของระบบการคมนาคมขนส่งทางอากาศโดยตรง ซึ่งจะช่วยให้การกำหนดเป้าหมายและทิศทางการลงทุนพัฒนา และให้บริการด้านท่าอากาศยานพาณิชย์และบริการการเดินอากาศมีขีดความสามารถในระดับที่เหมาะสมกับปริมาณความต้องการ มีคุณภาพและประสิทธิภาพในการให้บริการ มีขนาดและรูปแบบการลงทุนที่เป็นทางเลือกที่เหมาะสม และเสริมการพัฒนาด้านเศรษฐกิจได้อย่างต่อเนื่อง

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยควรสื่อสารสาระสำคัญของนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ ซึ่งประกาศใช้เมื่อวันที่ ๑ มิถุนายน ๒๕๖๖ ให้กับหน่วยงานภายใต้กระทรวงคมนาคม และหน่วยงานที่มีภารกิจเกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานคณะกรรมการคุ้มครองผู้บริโภค สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม สำนักงานคณะกรรมการการแข่งขันทางการค้า เป็นต้น เพื่อให้หน่วยงานต่าง ๆ ได้เข้าใจสาระสำคัญ และสังเคราะห์ใช้นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ ในการกำหนดเป้าหมาย และแผนงานที่เกี่ยวข้องให้สอดคล้องตามกรอบนโยบาย

และบูรณาการการทำงานร่วมกันอย่างเป็นระบบ และคณะกรรมการการบินพลเรือนควรกำหนดระบบและแนวทางในการบริหารนโยบายด้านการบินพลเรือนให้สอดคล้องกับวัฏจักรนโยบายที่นำไปสู่การปรับปรุงพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ปรับเปลี่ยนให้สอดคล้องกับภาวะความเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมที่สำคัญ และนโยบายการบริหารราชการแผ่นดินของรัฐบาล โดยควรติดตามและประเมินผลสำเร็จในการขับเคลื่อนนโยบายประจำปี และมีการทบทวนนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศทุก ๕ ปี โดยเฉพาะนโยบายด้านเศรษฐกิจการบิน ข้อ (๑.๒) นโยบายความตกลงว่าด้วยบริการการเดินอากาศและการเปิดเสรีการขนส่งทางอากาศ ซึ่งประกอบด้วย นโยบายที่ ๑ การมีบริการการขนส่งทางอากาศที่หลากหลายและโครงข่ายการเชื่อมต่อเที่ยวบินเพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาค และนโยบายที่ ๓ การทำให้ประชาชนเข้าถึงบริการขนส่งทางอากาศในเส้นทางการบินภายในประเทศได้อย่างทั่วถึงและเท่าเทียม โดยเฉพาะกลยุทธ์ “จัดให้มีระบบการอุดหนุนเส้นทางการบินย่อยภายในประเทศที่มีความจำเป็น (Essential Air Services)” ซึ่งสามารถสร้างผลลัพธ์และผลกระทบให้การเพิ่มปริมาณการใช้ท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย

ในส่วนของการขับเคลื่อนนโยบายผ่านระบบการวางแผน ให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจัดทำ ติดตาม ประสานงาน และขับเคลื่อนแผนของหน่วยงานให้สอดคล้องกับนโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๘๐ โดยให้ความสำคัญกับการกำหนดเป้าหมายร่วมกันของหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง และออกแบบแผนงานที่สอดคล้องและส่งเสริมการบรรลุเป้าหมายตามภารกิจของหน่วยงาน รวมทั้งการกำหนดให้มีกลไกการทำงานและการปรึกษาหารือร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญของทั้งกิจการท่าอากาศยานพาณิชย์และบริการเดินอากาศ เช่น การกำหนดให้มีคณะกรรมการร่วมปรึกษาการพัฒนาท่าอากาศยาน (Airport Consultative Committee: ACC) และการกำหนดกระบวนการปรึกษาหารือระหว่างผู้มีส่วนได้เสียที่สำคัญกับผู้ให้บริการการเดินอากาศ เป็นต้น ตลอดจนกำหนดให้มีการติดตาม ประเมินผลการดำเนินงานตามแผนงาน สิ่งบ่งชี้ความสำเร็จ และหรือปัญหาอุปสรรคของการดำเนินงานที่สามารถใช้เป็นปัจจัยนำเข้าสู่ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายเพื่อการปรับปรุงนโยบายด้านการบินพลเรือนอย่างเป็นระบบ

๕.๓ ข้อเสนอแนะด้านกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

กฎหมายและมาตรฐานที่ควรปรับปรุง กฎหมายหลักด้านการบินพลเรือนที่บังคับใช้ในปัจจุบัน ได้แก่ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมโดยพระราชบัญญัติการเดินอากาศ (ฉบับที่ ๑๔) พ.ศ. ๒๕๖๒ ถึงแม้ได้รับการแก้ไขเพิ่มเติมหลายครั้ง แต่ยังคงมีโครงสร้างและเนื้อหาที่ทำให้เกิดข้อจำกัดในการปรับปรุงพัฒนากฎหมายลำดับรองสอดคล้องกับบริบทที่เปลี่ยนแปลงไปทางด้านเทคโนโลยี เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม ฝ่ายบริหาร ฝ่ายนิติบัญญัติ ภาคธุรกิจและภาคประชาชน จึงควรร่วมกันจัดทำพระราชบัญญัติด้านการบินพลเรือนฉบับใหม่ ที่ถูกออกแบบให้สอดคล้องกับหลักสากลและตอบสนองต่อบริบทภายในประเทศ และเอื้อให้การปรับปรุงพัฒนากฎหมายลำดับรองเป็นไปได้อย่างมีประสิทธิภาพ สร้างผลลัพธ์ได้ตามความคาดหวังของผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญ โดยเฉพาะการทบทวนประเด็นกำหนดให้อากาศยานทำการบินขึ้น-ลงบนสนามบินหรือที่ขึ้นลงชั่วคราวที่ได้รับอนุญาตเท่านั้น นอกจากนี้ควรมีการทบทวนกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการให้อำนาจในการลงทุน

และบริหารที่เกี่ยวข้องกับระบบการขนส่งสาธารณะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นให้ครอบคลุมการลงทุน พัฒนาและบริหารท่าอากาศยานพาณิชย์

ในส่วนกฎหมายลำดับรองที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาศักยภาพระบบท่าอากาศยาน ที่ควรได้รับการปรับปรุงแก้ไขเพิ่มเติม คือ การกำหนดจำแนกประเภทสนามบินที่ครอบคลุมกลุ่มประเภทและขนาดที่มีลักษณะสำคัญแตกต่างกัน เช่น รูปแบบกิจกรรมการขนส่งทางอากาศ ปริมาณการขนส่งทางอากาศ และเที่ยวบิน ลักษณะภูมิประเทศ ประเภทการใช้งาน และกลุ่มผู้ใช้งาน เป็นต้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง คือ การกำหนดมาตรฐานสำหรับสนามบินที่รองรับอากาศยานขนาดเล็กทั้งที่มีทางวิ่งอยู่บนพื้นดินและอยู่บนพื้นน้ำ ที่มีความเหมาะสม และส่งเสริมให้เกิดการพัฒนาท่าอากาศยานขนาดเล็กที่มีต้นทุนทั้งการลงทุน และการดำเนินงานที่ต่ำแต่ยังมีระดับความปลอดภัยเป็นที่ยอมรับได้

กำหนดมาตรฐานเชิงนโยบายสำหรับท่าอากาศยานแต่ละประเภท เพื่อใช้เป็นกรอบตัดสินใจ ในการลงทุนโครงสร้างพื้นฐาน บริการ และสิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยานที่มีความแตกต่างกัน ทั้งด้านขีดความสามารถในการรองรับ ปริมาณและประเภทอากาศยาน และผู้ใช้บริการ ให้มีความสอดคล้องกับการจำแนกประเภทท่าอากาศยานที่ต้องมีความหลากหลายเพิ่มมากขึ้น อาทิเช่น พื้นที่ที่มีปริมาณ ความต้องการการใช้บริการขนส่งทางอากาศในระดับน้อย การลงทุนก่อสร้างท่าอากาศยานควรมีขนาดเล็ก เพื่อให้สอดคล้องกับขนาดอากาศยาน และจำกัดการลงทุนในบริการที่ไม่จำเป็น โดยที่มาตรฐานเชิงนโยบาย ควรครอบคลุม ขนาดที่ดิน ขนาดและประเภททางวิ่ง ระบบทางขับ ลานจอดและหลุมจอด บริการ ควบคุมจราจรทางอากาศและระบบที่เกี่ยวข้อง บริการอู่ตุนิยมวิหยาการบิน รูปแบบ ขนาดและอุปกรณ์ สิ่งอำนวยความสะดวกของอาคารผู้โดยสาร อาคารเทียบเครื่องบิน ระบบขนส่ง และบริการอื่น ๆ ที่จำเป็น

๕.๔ ข้อเสนอแนะด้านอื่น ๆ

การจัดให้มีระบบอุดหนุนบริการการบินในเส้นทางการบินย่อย โดยพิจารณาใช้แนวทางเลือก ที่เหมาะสม ๒ แนวทาง ได้แก่ (๑) ให้สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยดำเนินการศึกษาด้าน กฎหมาย มาตรฐาน แนวทางที่เหมาะสมในการพัฒนาระบบการอุดหนุนเส้นทางการบินย่อย โดยอาจใช้ เงินรายได้ที่เรียกเก็บตามพระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘ มาตรา ๓๙ เพื่อจัดตั้งกองทุนเพื่อการอุดหนุนบริการการบินในเส้นทางการบินย่อย หรือ (๒) ให้กรมท่าอากาศยาน ปรับระเบียบที่เกี่ยวข้องกับเงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน เพื่อให้การอุดหนุนบริการการบิน ในเส้นทางการบินย่อย โดยอ้างอิงพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๔๗ มาตรา ๖๐/๔๔ ให้จัดตั้ง เงินทุนหมุนเวียนขึ้นทุนหนึ่งในกรมท่าอากาศยาน เรียกว่า “เงินทุนหมุนเวียนกรมท่าอากาศยาน” โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้จ่ายเกี่ยวกับการปรับปรุงและพัฒนาด้านความปลอดภัยหรือการรักษาความปลอดภัย ของผู้โดยสาร จัดหาและปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในสนามบินอนุญาตสำหรับผู้โดยสาร การรักษา สิ่งแวดล้อมและลดมลพิษที่เกิดจากสนามบิน และสนับสนุนกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกันเพื่อประโยชน์ ของผู้โดยสาร รวมทั้งเพื่อใช้จ่ายในการบริหารจัดการท่าอากาศยานหรือกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องได้ ตามความจำเป็น” โดยใช้วัตถุประสงค์ของกองทุนที่กำหนดให้ “สนับสนุนกิจการอื่นที่เกี่ยวข้องกัน เพื่อประโยชน์ของผู้โดยสาร” เป็นเหตุผลประกอบการปรับระเบียบที่เกี่ยวข้องต่อไป พร้อมทำความเข้าใจ ต่อภาครัฐถึงความจำเป็นของการอุดหนุนบริการการบินให้กับประชาชน ซึ่งเป็นหนึ่งในบริการสาธารณะ ที่ประชาชนมีสิทธิในการเข้าถึงการใช้บริการ และในปัจจุบันบริการการบินในส่วนการขนส่งทางอากาศ

เชิงพาณิชย์แบบประจำถือเป็นผลิตภัณฑ์สำหรับประชาชนทั่วไป (Commodity Product) ไม่ใช่สิ่งฟุ่มเฟือยดังเช่นในอดีต

การประมาณการความต้องการในการเดินทางทางอากาศรายจังหวัด มีความสำคัญอย่างยิ่งต่อการตัดสินใจในการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยาน และการเปิดให้บริการเส้นทางการบินของสายการบิน ซึ่งปัจจุบันยังไม่มีหน่วยงานใดดำเนินการในการจัดทำประมาณการความต้องการการเดินทางทางอากาศในระดับจังหวัด ทั้งในส่วนจังหวัดที่มีท่าอากาศยานพาณิชย์ และจังหวัดที่ยังไม่มีท่าอากาศยานพาณิชย์ ซึ่งต้องใช้ทั้งการศึกษาเชิงปริมาณโดยใช้แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ประกอบกับการศึกษาเชิงคุณภาพ โดยใช้การสำรวจเชิงสังคม ตลอดจนการตลาดในระดับพื้นที่ เพื่อให้ค่าประมาณการระดับความต้องการในการเดินทางทางอากาศมีความถูกต้องและน่าเชื่อถือเพียงพอ และนำสู่การวางแผนและการตัดสินใจในการลงทุนพัฒนาท่าอากาศยานแห่งใหม่/ขยายขีดความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานเดิม

การกำหนดประเภทและรูปแบบการพัฒนาท่าอากาศยานที่สอดคล้องกับความต้องการ หน่วยงานที่รับผิดชอบในการวางแผนและพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ โดยเฉพาะหน่วยงานภาครัฐที่มีบทบาทและภารกิจในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานเพื่อประโยชน์สาธารณะ ควรพัฒนาหลักเกณฑ์ที่ชัดเจนในการตัดสินใจลงทุน และการพัฒนารูปแบบและทางเลือกในการลงทุน โดยเฉพาะการตัดสินใจลงทุนท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งใหม่ในพื้นที่จังหวัดที่ยังไม่มีท่าอากาศยานพาณิชย์ตั้งอยู่ แต่ในจังหวัดใกล้เคียงมีท่าอากาศยานพาณิชย์ และมีเที่ยวบินประจำให้บริการ โดยมีระยะเวลาในการเข้าถึงเพื่อใช้บริการตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ และควรใช้ค่าประมาณการความต้องการในการเดินทางทางอากาศของจังหวัดที่ได้รับการยอมรับและเห็นชอบจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ซึ่งหากในพื้นที่นั้นมีความเหมาะสมในการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์แห่งใหม่ ขนาดการลงทุนและประเภทท่าอากาศยานควรมีความสอดคล้องกับปริมาณความต้องการในการเดินทางทางอากาศ รวมถึงการลงทุนพัฒนาเพื่อปรับเปลี่ยนรูปแบบการใช้งานท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย ให้เกิดความคุ้มค่ามากยิ่งขึ้น

การบูรณาการแผนงานและการพัฒนาระบบท่าอากาศยานและการขนส่งรูปแบบอื่นของประเทศ เพื่อให้ท่าอากาศยานประเภทต่าง ๆ ได้ทำงานร่วมกันในเชิงระบบอย่างบูรณาการเหมาะสมกับประเภทการเดินทางและการขนส่ง โดยเฉพาะการเชื่อมโยงการขนส่งรูปแบบอื่นเพื่อให้การเข้าถึงท่าอากาศยานมีทางเลือกรูปแบบการขนส่งที่เหมาะสมกับลักษณะผู้ใช้บริการและตำแหน่งที่ตั้งของท่าอากาศยาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่ตั้งห่างจากเขตเมืองมากกว่า ๒๐ กิโลเมตร ควรจัดให้มีบริการขนส่งสาธารณะเพื่อให้บริการแก่ผู้โดยสารและพนักงาน

การลดต้นทุนการดำเนินงานและการให้บริการท่าอากาศยาน ท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารระดับน้อย เป็นท่าอากาศยานที่มีขีดความสามารถในการสร้างรายได้ที่จำกัด โดยเฉพาะรายได้จากกิจกรรมการบิน (Aeronautical Revenue) จึงควรกำหนดเป้าหมายในการลดต้นทุนการดำเนินงานและการให้บริการ ให้มีความสอดคล้องกับกิจกรรมที่เกิดขึ้น ทั้งกิจกรรมจากการดำเนินงานของท่าอากาศยาน เช่น ปรับลดขีดความสามารถบริการผู้โดยสารและดับเพลิงอากาศยาน ให้สอดคล้องกับขนาดอากาศยานโดยยังคงไว้ซึ่งมาตรฐานความปลอดภัยในระดับที่เหมาะสม และอาจใช้การโอนย้ายบุคลากรและเครื่องมือไปยังท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินพาณิชย์แบบประจำแทน หรือการปิดหรือลดขนาดพื้นที่ในอาคารบางส่วนเป็นการชั่วคราวเพื่อลดค่าใช้จ่ายสาธารณูปโภคและการบำรุงรักษา

ที่ไม่จำเป็น รวมทั้งควรมีการพิจารณาลดหรือยกเลิกกิจกรรมให้บริการบางประเภทที่ไม่จำเป็นเนื่องจากไม่มีเที่ยวบิน หรือมีเที่ยวบินในปริมาณน้อย เช่น บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตสนามบิน ซึ่งจะช่วยให้ลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ใช้บริการและผู้ให้บริการที่เกี่ยวข้องอีกด้วย

การเพิ่มแหล่งรายได้ของท่าอากาศยาน รายได้ที่ไม่ได้มาจากกิจกรรมการบิน (Non-Aeronautical Revenue) เป็นโอกาสที่สำคัญสำหรับท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่อง หรือมีผู้โดยสารระดับน้อย ในการแสวงหารายได้เพิ่ม โดยเฉพาะท่าอากาศยานที่ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์แบบประจำหรือเที่ยวบินน้อย มีความจำเป็นต้องพิจารณาการใช้ทรัพยากรและศักยภาพของพื้นที่เพื่อให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจทั้งโดยตรงและโดยอ้อม ทั้งการพัฒนารูปแบบการใช้ประโยชน์อาคารสถานที่ที่มีอยู่ในปัจจุบันที่สามารถตอบสนองความต้องการของประชาชน หน่วยงานราชการ และผู้ประกอบการในพื้นที่ เช่น การใช้อาคารผู้โดยสารเพื่อการจัดนิทรรศการและจัดประชุม การให้เอกชน/ภาคประชาชนลงทุนพัฒนาใช้ประโยชน์พื้นที่เชิงพาณิชย์ เช่น ศูนย์แสดงสินค้า อาคารคลังสินค้าหรือศูนย์กระจายสินค้า อาคารสำนักงาน หรือใช้ที่ดินเพื่อการเกษตร เป็นต้น

การพัฒนาบริการด้านการบินสำหรับท่าอากาศยาน (Air Service Development) ซึ่งเป็นมาตรการที่สำคัญที่ท่าอากาศยานพาณิชย์ใช้ในการเพิ่มขีดความสามารถในการดำเนินงานการตลาดด้านการบิน (Aeronautical Marketing) ผ่านการทำงานร่วมกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญทั้งที่อยู่ในพื้นที่และจากส่วนกลาง โดยการจัดทำผลการศึกษารูปแบบการพัฒนาบริการการบินในเส้นทางการบินเชื่อมโยงระหว่างท่าอากาศยานของพื้นที่เข้ากับท่าอากาศยานเป้าหมายเพื่อนำเสนอให้กับสายการบินเป้าหมายที่มีความเป็นไปได้ในการให้บริการเส้นทางบินที่น่าเสนอ เพื่อช่วยลดระยะเวลาและต้นทุนในการศึกษาของสายการบิน และเพิ่มแรงจูงใจผ่านโครงการสร้างแรงจูงใจ (Incentive Program) ให้กับสายการบินทั้งที่เป็นแรงจูงใจทางการเงินและไม่ใช้การเงิน ท่าอากาศยานควรดำเนินการพัฒนาบริการด้านการบินสำหรับท่าอากาศยานอย่างเป็นระบบ ตั้งแต่การกำหนดเป้าหมายและจัดทำแผนงาน การดำเนินการตามแผนและการติดตามประเมินผลเพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการดำเนินงานด้านการตลาดการบินและบูรณาการเป้าหมายและแผนงานร่วมกับการบริหารท่าอากาศยานในมิติต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง

การเพิ่มการมีส่วนร่วมของท้องถิ่นในกิจการท่าอากาศยาน ทั้งหน่วยงานราชการส่วนกลางในพื้นที่ องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ภาคเอกชน และภาคประชาสังคม ซึ่งเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียโดยตรงจากการดำเนินงานและทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานในพื้นที่ โดยเฉพาะท่าอากาศยานซึ่งไม่มีเที่ยวบินแบบประจำอย่างต่อเนื่องหรือมีผู้โดยสารระดับน้อย มีความจำเป็นอย่างยิ่งในการทำงานร่วมกับท้องถิ่นที่เป็นที่ตั้งท่าอากาศยานทั้งเพื่อกำหนดทิศทางและเป้าหมายการพัฒนาเชิงรุก การแก้ปัญหาเชิงตั้งรับ การเพิ่มการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยาน การเพิ่มรายได้และการลดต้นทุน และการพัฒนาบริการด้านการบิน โดยใช้โครงสร้างคณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยาน (Airport Consultative Committee: ACC) ที่มีองค์ประกอบคณะกรรมการครอบคลุมภาคส่วนที่สำคัญจากทั้งหน่วยงานภาครัฐจากส่วนกลาง รวมถึงภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาสังคมในท้องถิ่นนั้น โดยสร้างระบบการทำงานของคณะกรรมการที่ปรึกษาท่าอากาศยานให้สามารถบูรณาการข้อเสนอแนะและการสนับสนุนการดำเนินงานของท่าอากาศยานได้อย่างเป็นระบบ

บรรณานุกรม

- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสภาวะอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๖๓. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/th/archives/57599>
- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ ๑ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/05/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาสที่-1-ประจำปี-พ.ศ.-2564.pdf>
- กองเศรษฐกิจการบิน ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๔). รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ ไตรมาสที่ ๒ ประจำปี ๒๕๖๔. สืบค้นจาก <https://www.caat.or.th/wp-content/uploads/2021/07/รายงานสถิติการขนส่งทางอากาศ-ไตรมาส-2-ประจำปี-2564.pdf>
- กรมท่าอากาศยาน. (๒๕๖๔). DOA Minisite. <https://minisite.airports.go.th/>
- กรมท่าอากาศยาน. (๒๕๖๖). ข้อมูลสถิติขนส่งทางอากาศ กรมท่าอากาศยาน (เพื่อการเปิดเผยข้อมูลภาครัฐ Open_data). In.
- ข่าวสด. (๒๕๖๕). นักแอร์ รับเส้นทางเบตงไปต่อยาก หลัง ๓ เดือน ขาดทุนกว่า ๔๐ ล้าน. https://www.khaosod.co.th/economics/news_7056068
- บริษัท วิทยูการบินแห่งประเทศไทย จำกัด. (๒๕๖๖). หลักเกณฑ์การจัดเก็บค่าบริการควบคุมจราจรทางอากาศ. In.
- ประชาชาติธุรกิจ. (๒๕๖๕). “เบตง” หวังนักแอร์หยุดบิน กระทบท่องเที่ยว-แผนพัฒนาเมือง. <https://www.prachachat.net/tourism/news-1047289>
- ประชาชาติธุรกิจ. (๒๕๖๖). นักแอร์ บอกลาเครื่องบิน Q400 หยุดบิน ๓ เส้นทาง แพร์ แม่ฮ่องสอน ลำปาง. ประชาชาติธุรกิจ. <https://www.prachachat.net/tourism/news-1259090>
- ประชาชาติธุรกิจ. (๒๕๖๖). “นักแอร์” รุกบินอินเตอร์ จ่อหาทุนหนุนสภาพคล่องอีก ๖๐๐ ล้าน. ประชาชาติธุรกิจ. <https://www.prachachat.net/tourism/news-1172159>
- ผู้จัดการออนไลน์. (๒๕๖๕). คมนาคมเปิดงบปี ๖๖ กว่า ๒.๒๘ แสนล้าน ทล.มากที่สุด ๑.๑๓ แสนล้าน ลุยประมูลเร่งชิ้นงานปีเดียวใน ๖.ค.นี้. ผู้จัดการออนไลน์. <https://mgronline.com/business/detail/9650000086050>
- ผู้จัดการออนไลน์. (๒๕๖๕). ดันเปิดบินปฐมฤกษ์! สนามบินเบตง กพท.เร่งออกใบรับรอง - อนุมัติเส้นทางบินนักแอร์. ผู้จัดการออนไลน์. <https://mgronline.com/business/detail/9650000007098>

- รัฐบาลไทย. (๒๕๖๖). รัฐบาลขยายศักยภาพโครงข่ายขนส่งทางภาคในท่าอากาศยานหลัก สุวรรณภูมิ ดอนเมือง อุตะภา ภูเก็ต รองรับนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก พร้อมวางนโยบายการบินพลเรือน ปี ๖๕-๘๐. In.
- สำนักงานการท่อกเที่ยวและกีฬาจังหวัดยะลา. (๒๕๖๔). กทม.สู่ยะลา ยะลาสู่เบตง ได้เวลาเมาโค้ง. In.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๕๙). ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน สนามบิน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน).
<https://www.caat.or.th/th/archives/25416>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๕๙). ค่าบริการในการขึ้นลงของอากาศยาน สนามบิน ที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน. In.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๕๙). ค่าบริการผู้โดยสารขาออก สนามบินในความ รับผิดชอบของกรมท่าอากาศยาน. In.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๕๙). ค่าบริการผู้โดยสารขาออก สนามบินในความ รับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน). In.
- ประกาศสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย เรื่อง หลักเกณฑ์การจัดสรรเส้นทางบินให้กับผู้ได้รับ ใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๕๖๐, (๒๕๖๐).
<https://www.caat.or.th/th/archives/29529>
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๐). รายการท่าอากาศยาน. In.
- สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย. (๒๕๖๖). นโยบายด้านการบินพลเรือนของประเทศ (พ.ศ. ๒๕๖๕-๒๕๘๐). <https://www.caat.or.th/th/archives/72178>
- สำนักงานปลัดกระทรวงการท่อกเที่ยวและกีฬา. (๒๕๖๔). รายงานสรุปการจัดทำบัญชีประชาชาติ ด้านการท่อกเที่ยวประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๓. In.
- สืบสันติวงศ์, ส. (๒๕๔๕). นโยบายการเปิดน่านฟ้าเสรีมีผลอย่างไรต่ออุตสาหกรรมการท่อกเที่ยว และสายการบินแห่งชาติ. http://tourismlibrary.tat.or.th/medias/KPI0067/KPI0067_FULLTEXT.pdf
- Airports Authority of India. (2022). Regional Connectivity Scheme - RCS UDAN
<https://www.aai.aero/en/rcs-udan>
- Airports Authority of India. (2023). List of RCS Routes Commenced Under RCS-UDAN 1.0, 2.0, 3.0, 4.0,4.1,4.2 & 4.3. Retrieved from
[https://www.aai.aero/sites/default/files/rcs_news_notifications/467 RCS Routes Operationalised as on 09.02.2023.pdf](https://www.aai.aero/sites/default/files/rcs_news_notifications/467_RCS_Routes_Operationalised_as_on_09.02.2023.pdf)
- Apanasevic, T., Li, J., & Forzati, M. (2021). eFlight: Socio-economic analysis. RISE report.
https://www.greenflyway.se/onewebmedia/Prestudy_eFlight_analysis_v.4.1.pdf

- Asia Aviation PCL. (2023). Form 56-1 One Report 2022. In.
- ATR. (2023). ATR 72-600 The first choice for operators. In.
- Bailey, J. (2022). Eviation's All-Electric Commuter Plane Takes To The Skies For The First Time. Simple Flying. <https://simpleflying.com/eviation-alice-first-flight/>
- Boeing. (2023). Commercial. In.
- Boyle, A. (2022). GlobalX strikes a deal with Eviation to buy 50 electric airplanes with delivery in 2027. GeekWire. <https://www.geekwire.com/2022/globalx-eviation-50-alice-electric-airplanes/>
- Business Today. (2022). India crosses 4 lakh air passengers per day mark for first time since COVID-19. Business Today. <https://www.businesstoday.in/industry/aviation/story/india-crosses-4-lakh-air-passengers-per-day-mark-for-first-time-since-covid-19-330250-2022-04-18>
- Clark, P. (2018). Buying the Big Jets: Fleet Planning for Airlines. Routledge.
- Curran, A. (2020). What Are Essential Air Services & Why Do They Matter? Simple Flying. <https://simpleflying.com/essential-air-services/>
- Curran, A. (2021). China's Domestic Market Continues To Show A Strong Recovery. Simple Flying. <https://simpleflying.com/china-strong-recovery/>
- Curtain, C. (2023). QualCoder. In (Vol. Windows): GitHub.
- Durán Gómez, N. (2016). Study of the optimum fleet for a LCC (Low-Cost-Carrier) [Universitat Politècnica de Catalunya].
- European Commission. (2017). Commission Notice — Interpretative guidelines on Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council — Public Service Obligations (PSO). EUR-Lex Retrieved from <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52017XC0617%2801%29>
- Eviation. (n.d.). Alice. <https://www.eviation.com/>
- Fageda, X., Suárez-Alemán, A., Serebrisky, T., & Fioravanti, R. (2018). Air connectivity in remote regions: A comprehensive review of existing transport policies worldwide. *Journal of Air Transport Management*, 66, 65-75. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2017.10.008>
- Federal Aviation Administration. (2022). Airport Categories. https://www.faa.gov/airports/planning_capacity/categories

- Finlay, M. (2022). Did You Know The ATR 72 Entered Service Exactly A Year After Its First Flight? <https://simpleflying.com/atr-first-flight-service-entry-one-year-apart/>
- Garay, E. (2022). Electric Planes Are Coming Sooner Than You Think. Retrieved 16 September 2022, from <https://www.afar.com/magazine/electric-planes-are-coming-sooner-than-you-think>
- Heart Aerospace. (n.d.). ES-30. <https://heartaerospace.com/es-30/>
- International Air Transport Association. (2020). Industry Statistics Fact Sheet - June 2020. In.
- International Civil Aviation Organization. (n.d.). Economic Contribution of Civil Aviation: Ripples of prosperity. In.
- Iyer, K. C., & Thomas, N. (2020). A Critical Review on Regional Connectivity Scheme of India. *Transportation Research Procedia*, 48, 47-59.
<https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.005>
- Kachari, D. (2023). Budget 2023-24: Allocation for Regional Connectivity Scheme UDAN increased to Rs 1,244 crore. *ETInfra*. <https://infra.economictimes.indiatimes.com/news/aviation/budget-2023-24-allocation-for-regional-connectivity-scheme-udan-increased-to-rs-1244-crore/97533043>
- Kinene, A. (2022). *Models for the Procurement of Subsidized Air Services: Conventional Aircraft and the Adoption of Electric Aircraft* [Linköping University Electronic Press].
- Kinene, A., Granberg, T. A., Polishchuk, V., & Rydergren, C. (2020). Decision Support for an Optimal Choice of Subsidised Routes in Air Transportation. *Journal of Air Transport Management*, 82, 101724.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.101724>
- Leão e Silva, C. J., de Andrade, M. O., Falcão, V. A., & da Silva, C. F. A. (2022). The geographical characteristics of subsidized air routes serving as lifelines. *Journal of Air Transport Management*, 104, 102280.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2022.102280>
- Luton, L. (2015). *Qualitative Research Approaches for Public Administration*. Routledge.
- Malaysian Aviation Commission. (n.d.). How Rural Air Services (RAS) Helps <https://www.mavcom.my/en/industry/public-service-obligations/how-rural-air-services-ras-helps/>

- Merkert, R., & O'Fee, B. (2013). Efficient procurement of public air services—Lessons learned from European transport authorities' perspectives. *Transport Policy*, 29, 118-125. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2013.04.008>
- Ministry of Civil Aviation. (2019). Regional Connectivity Scheme (RCS or the Scheme). Airports Authority of India Retrieved from https://www.aai.aero/sites/default/files/rcs_udan/Scheme_Document_UDAN_4.0.pdf
- OECD. (2006). Subsidy Reform and Sustainable Development. <https://doi.org/doi:https://doi.org/10.1787/9789264025653-en>
- Özcan, İ. Ç. (2014). Economic contribution of essential air service flights on small and remote communities. *Journal of Air Transport Management*, 34, 24-29.
- Paramount Business Jets. (2022). ATR 72-600 Private Jet Charter. <https://www.paramountbusinessjets.com/private-jet-charter/aircraft/atr-72-600>
- Planephd LLC. (2022). 1982 - 2018 CESSNA CARAVAN 208B GRAND. In.
- Press Information Bureau. (2023). 73 airports have been operationalized under UDAN scheme till January 2023.
- Public Transport Act. (2015). Estonia.
- Regulation (EC) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road and repealing Council Regulations, (2007).
- Shahwan, K. (2021). Operating Cost Analysis of Electric Aircraft on Regional Routes. In.
- Singh, J. (2021). Inside An Essential Air Service Application And Decision. Simple Flying. <https://simpleflying.com/eas-process/>
- Singh, S. (2022). How Aviation Alice Will Open Up New Short-Haul Route Networks. Simple Flying. <https://simpleflying.com/aviation-alice-will-new-short-haul-route-networks/>
- STRAIR. (2005). Air Service Development for Regional Development Agencies.
- Tang, R. (2014). Essential Air Service (EAS): Frequently Asked Questions Congressional Research Service. https://www.everycrsreport.com/files/20140203_R41666_7c06ea6ae6f86f75ebd964256f1f1c642e46bf97.pdf
- Tang, R. (2018). Essential Air Service (EAS). Congressional Research Service.

- Textron Aviation Inc. (2023). Grand Caravan EX. In.
- Tripathi, N. L. (2022). Centre increases levy on airlines under regional connectivity scheme. Hindustan Times. <https://www.hindustantimes.com/india-news/centre-increases-levy-on-airlines-under-regional-connectivity-scheme-101668710440043.html>
- U.S. Department of Transportation. (2015). Essential Air Service FAQ. In.
- U.S. Department of Transportation. (2017). Essential Air Service. Retrieved from <https://www.transportation.gov/policy/aviation-policy/small-community-rural-air-service/essential-air-service>
- U.S. Department of Transportation. (2018). Rick Ohman (Comments). Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0086>
- U.S. Department of Transportation. (2020). Border Coast Regional Airport Authority (Comments). Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0096>
- U.S. Department of Transportation. (2020). Curry County Board of Commissioners (Comments). Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0092>
- U.S. Department of Transportation. (2020). Elk Valley Rancheria, California (Comments). Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0094>
- U.S. Department of Transportation. (2020). Request for Community Comments. Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0100>
- U.S. Department of Transportation. (2020). Tolowa Dee-ni' Nation (Comments). Retrieved from <https://www.regulations.gov/document/DOT-OST-1997-2649-0091>
- U.S. Department of Transportation. (2022). Subsidized Essential Air Service communities (48 Contiguous States, Hawaii, and Puerto Rico) November 2022. Retrieved from https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2022-11/Subsidized%20EAS%20report%20for%20communities%20in%2048%20states_HI_PR_Nov2022.pdf
- U.S. Government Accountability Office. (2019). Effects of Changes to the Essential Air Service Program, and Stakeholders Views on Benefits, Challenges, and Potential Reforms. <https://www.gao.gov/assets/gao-20-74.pdf>

- Uzğör, M., & Şengür, F. (2022). Investigating an underutilized subsidized routes scheme: Underlying reasons and policy recommendations. *Case Studies on Transport Policy*, 10(1), 287-299. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2021.12.010>
- Wendover Productions. (2019). The US Government Program That Pays For Your Flights [Video]. <https://www.youtube.com/watch?v=U1a73gdNs0M>
- Wittman, M. D., Allroggen, F., & Malina, R. (2016). Public service obligations for air transport in the United States and Europe: Connectivity effects and value for money. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 94, 112-128. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.08.029>

ภาคผนวก



สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน
ณ จังหวัดเพชรบูรณ์
วันพุธที่ ๑๑ - วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

คณะกรรมการการการคมนาคม
วุฒิสภา

ฝ่ายเลขานุการคณะกรรมการการคมนาคม
สำนักกรรมการ ๑
สำนักงานเลขาธิการวุฒิสภา

สรุปผลการเดินทางไปศึกษาดูงาน
ณ จังหวัดเพชรบูรณ์
วันที่ ๑๑ - วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖

❖ ทำอากาศยานเพชรบูรณ์

➤ ประวัติความเป็นมา

กรมทำอากาศยานพิจารณาเห็นว่า จังหวัดเพชรบูรณ์มีศักยภาพเพียงพอที่จะเปิดให้บินพาณิชย์ เนื่องจากมีแหล่งท่องเที่ยวตามธรรมชาติที่สวยงาม และสถานที่สำคัญทางประวัติศาสตร์หลายแห่ง นับวันจะมีนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจเดินทางไปมาจังหวัดเพชรบูรณ์เพิ่มมากขึ้นทุกปี

เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกในการเดินทางของประชาชน ให้มีความรวดเร็วยิ่งขึ้นและเป็น การส่งเสริมการท่องเที่ยวของจังหวัดเพชรบูรณ์ และจังหวัดใกล้เคียงด้วย

กรมทำอากาศยาน ได้เสนอกระทรวงคมนาคมเพื่อนำเรื่องเข้าคณะรัฐมนตรี และคณะรัฐมนตรี มีมติอนุมัติให้ดำเนินการก่อสร้างทำอากาศยานเพชรบูรณ์ได้เมื่อวันที่ ๑๓ พฤษภาคม ๒๕๓๒

เริ่มก่อสร้างเมื่อวันที่ ๒๓ มิถุนายน ๒๕๓๙ แล้วเสร็จเมื่อวันที่ ๒ เมษายน ๒๕๔๓ งบประมาณ ก่อสร้าง ๖๖๒.๒๕ ล้านบาท

เปิดให้บริการเมื่อวันที่ ๘ เมษายน ๒๕๔๓

เปิดบินครั้งแรกโดยการบินไทยเมื่อวันที่ ๓ พฤษภาคม ๒๕๔๓

➤ สถานที่ตั้ง

ทำอากาศยานเพชรบูรณ์ตั้งอยู่ในตำบลลานบ่า อำเภอหล่มสัก จังหวัดเพชรบูรณ์

ทิศเหนือ ติดกับ ทางหลวงชนบทหมายเลข พช ๒๐๒๓

ทิศตะวันออก ติดกับ ตำบลลานบ่า

ทิศใต้ ติดกับทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๒๑๕

ทิศตะวันตก ติดกับ ชุมชนบ้านร่องตุ้



➤ **ลักษณะทางกายภาพ**

มีพื้นที่ ๔,๑๒๐ ไร่ ๓ งาน ๗๑.๑ ตารางวา

ทางวิ่งผิวแอสฟัลต์ติกคอนกรีต ความยาว ๒,๑๐๐ เมตร กว้าง ๔๕ เมตร รับน้ำหนักได้ ๗๔ ตัน พร้อมไหล่ทางวิ่ง ๒ ข้างข้างละ ๗.๕๐ เมตร และทางวิ่งเพื่อ ขนาด ๖๐ x ๔๕ เมตร ทั้งสองด้าน

ลานจอดเครื่องบิน ผิวคอนกรีต ขนาด ๘๕ เมตร ยาว ๒๖๐ เมตร สามารถจอดเครื่องบินขนาด ๑๔๙ ที่นั่ง (B737-400) ได้ ๒ ลำ ขนาด ๗๐ ที่นั่ง (ATR72) ได้ ๒ ลำ และเฮลิคอปเตอร์ได้ ๒ ลำ พร้อมกัน

ลานจอดรถยนต์สามารถจอดได้ ๑๖๒ คัน รถบัสโดยสารได้ ๘ คัน

ห้องพักผู้โดยสารรองรับผู้โดยสารได้ ๒๕๐ คนต่อชั่วโมง

➤ **สายการบินที่ให้บริการ**

การบินไทย ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม ๒๕๔๓ ถึงเดือนเมษายน ๒๕๔๕ โดยใช้เครื่องบิน ๑๔๙ ที่นั่ง (B737-400) เส้นทาง กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์-ลำปาง-เพชรบูรณ์-กรุงเทพฯ ราคาบัตรโดยสาร ๑,๐๓๕ บาท

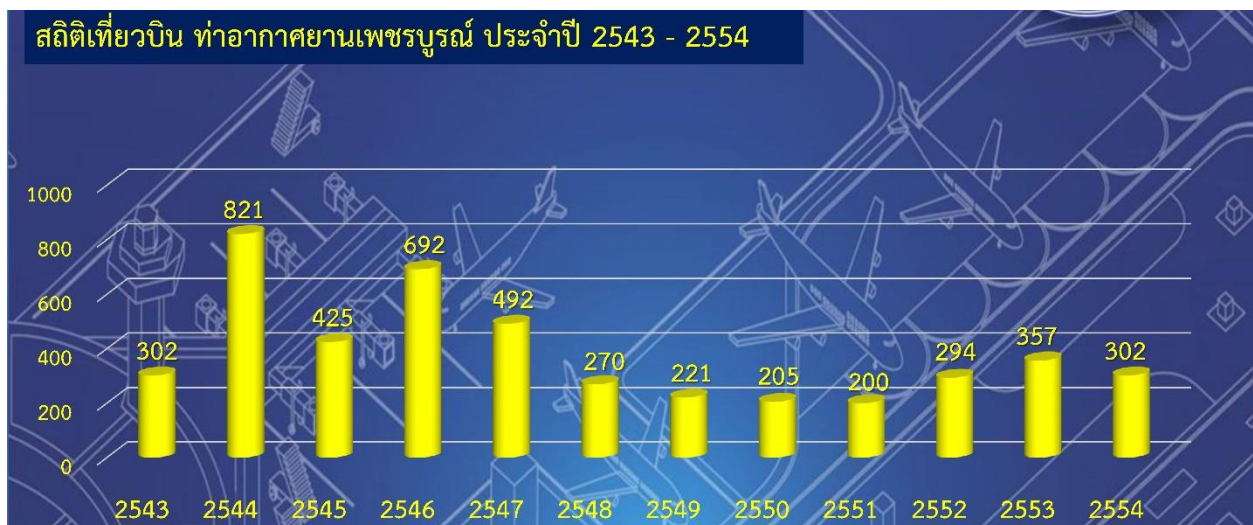
สายการบินพีบีแอร์ เริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๔๕ ถึงวันที่ ๓๐ มิถุนายน ๒๕๔๗ เส้นทาง กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์-ลำปาง-เพชรบูรณ์-กรุงเทพฯ โดยใช้เครื่องบินขนาด ๘๕ ที่นั่ง (แบบ Fokker F28) และเครื่องบินขนาด ๕๐ ที่นั่ง (Embraer ERJ 145) ราคาบัตรโดยสาร ๑,๔๕๐ บาท

สายการบินโซล่าแอร์ เริ่มทำการบินตั้งแต่วันที่ ๑๔ มกราคม ๒๕๕๔ ถึงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ โดยใช้เครื่องบินขนาด ๑๙ ที่นั่ง (แบบ dornier 228) เส้นทาง กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์-เลย-เพชรบูรณ์-กรุงเทพฯ ราคาบัตรโดยสาร ๑,๙๐๐ บาท

สายการบินนกแอร์ ตั้งแต่วันที่ ๒ มิถุนายน ๒๕๖๑ ถึงวันที่ ๑๓ สิงหาคม ๒๕๖๑ โดยใช้เครื่องบินขนาด ATR-12 จำนวน ๖๖ ที่นั่ง เส้นทาง ดอนเมือง-เพชรบูรณ์-ดอนเมือง ราคาบัตรโดยสาร ๑,๙๙๙ และ ๙๙๙ บาท

ปัจจุบัน ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ มีเพียงท่าอากาศยานของทางราชการ ท่าอากาศยานฝึกบิน และท่าอากาศยานส่วนบุคคลที่ใช้บริการ

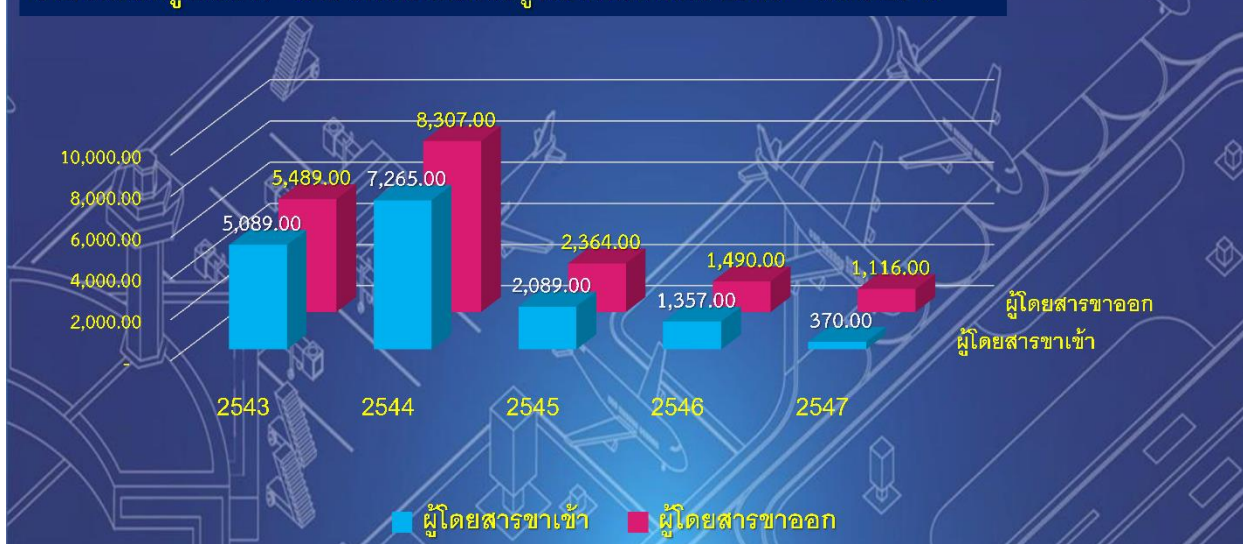
➤ **สถิติเที่ยวบิน ผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางอากาศ**



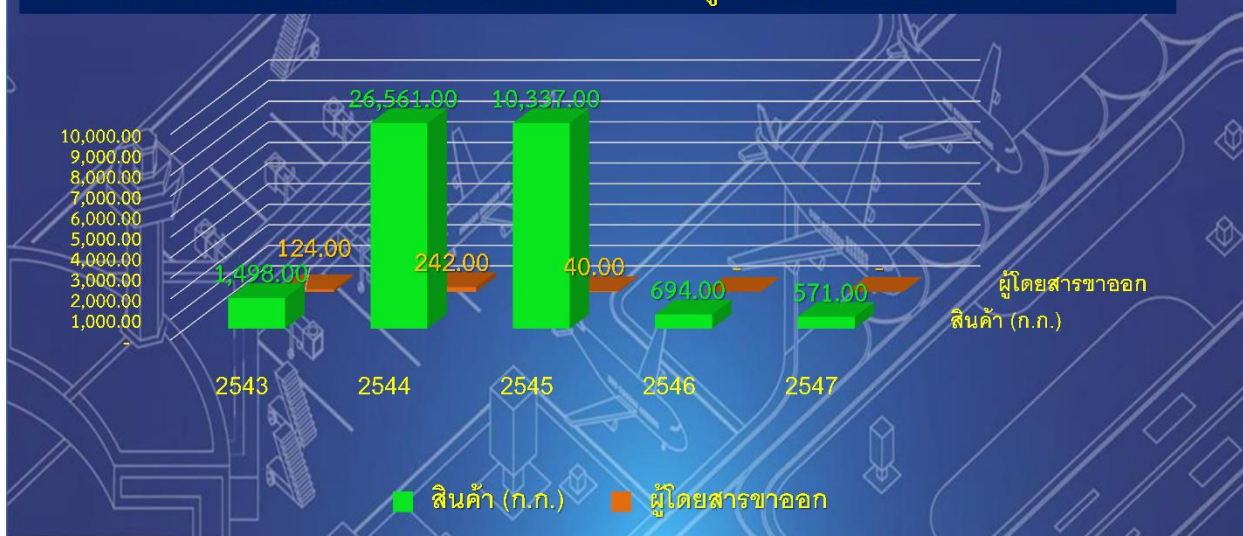
สถิติเที่ยวบิน ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ประจำปี 2555 - 2566



จำนวนสถิติผู้โดยสาร ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2547



จำนวนสถิติสินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ตั้งแต่ พ.ศ. 2543 - พ.ศ. 2547



➤ **เครื่องมือและอุปกรณ์ต่าง ๆ ประกอบด้วย**

เครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ

- ระบบวิทยุช่วยการเดินอากาศ (DVOR/DME)
- ระบบวิทยุช่วยการเดินอากาศ (NDB
- Glide Slope
- Localizer
- ไฟ PAPI
- ไฟทางขับ
- ไฟทางวิ่ง

หอบังคับการบิน ๗ ชั้น

เครื่องยนต์กำเนิดไฟฟ้าสำรอง ๒ เครื่อง สำหรับอาคารหอบังคับการบินและอาคารผู้โดยสาร

ระบบไฟฟ้าสนามบิน ไฟส่องลานจอด ตลอด ๒๔ ชั่วโมง

เครื่องมืออุปกรณ์งานรักษาความปลอดภัย

- เครื่อง X Ray สัมภาระลงทะเลเบียน จำนวน ๑ เครื่อง
- เครื่อง X Ray สัมภาระไม่ลงทะเลเบียน จำนวน ๑ เครื่อง
- เครื่อง Walk Through จำนวน ๑ เครื่อง
- Hand Scanner จำนวน ๕ เครื่อง

อาคารดับเพลิงและกู้ภัย

- พนักงานกู้ภัย จำนวน ๖ นาย
- รถดับเพลิง จำนวน ๓ คัน
- รถบรรทุกน้ำ จำนวน ๑ คัน

➤ **อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่**

อาคารที่พักผู้โดยสารหลังใหม่ มีพื้นที่ ๑๑,๐๐๐ ตารางเมตร ห้องที่พักผู้โดยสารขาเข้า รองรับได้ ๑๕๐ คน ขาออก รองรับได้ ๑๕๐ คน อาคารที่พักผู้โดยสารเป็นแบบเปิดโล่งไม่ติดเครื่องปรับอากาศ ใช้แทนอาคารหลังเก่าที่อาคารชำรุด ถ้ามีเที่ยวบินประจำจะเริ่มใช้อาคารหลังใหม่





➤ **ใบรับรองการดำเนินงานสนามบินสาธารณะ**

การตรวจรับรองมาตรฐานสนามบินเพชรบูรณ์ ปัจจุบันอยู่ในขั้นที่ ๓ การตรวจเอกสาร คาดว่าประมาณไตรมาส ๓ ของปี ๒๕๖๗ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยจะเข้าทำการตรวจที่สนามบินเพชรบูรณ์ต่อไป

➤ **โครงการพัฒนาท่าอากาศยานเพชรบูรณ์**

ในระยะ ๕ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๕ - ๒๕๗๐) ยังไม่มีแผนพัฒนา

➤ **การใช้ที่ดิน**

สนามบินเพชรบูรณ์ ตั้งอยู่บนที่สาธารณประโยชน์ แปลง “ป่าบ้านลานป่าเลี้ยวสัตว์” (บางส่วน) เนื้อที่ ๓,๘๑๕ ไร่ และอยู่บนที่ดินสาธารณประโยชน์แปลง “ที่ทำเลเลี้ยวสัตว์สาธารณประโยชน์” (ทั้งแปลง) หนังสือสำคัญสำหรับที่หลวง เลขที่ พช. ๐๐๑๗ เนื้อที่ ๓,๐๕๐ ไร่ รวมเนื้อที่ทั้งสิ้น ๔,๑๒๐ ไร่

ในปัจจุบันท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ ได้ดำเนินการตามขั้นตอนการขอใช้และขออนุญาตที่ดินสาธารณประโยชน์ ครบถ้วนทุกขั้นตอนที่ต้องดำเนินการแล้ว ในส่วนขั้นตอนต่อไป การร่างพระราชกฤษฎีกากรรมที่ดินเสนอกระทรวงมหาดไทย นำเสนอคณะรัฐมนตรี นำเสนอคณะกรรมการกฤษฎีกา ประกาศในราชกิจจานุเบกษา และกรรมที่ดินแจ้งจังหวัด จะเป็นการดำเนินการของกรรมที่ดิน กระทรวงมหาดไทยและจังหวัดเพชรบูรณ์ โดยท่าอากาศยานเพชรบูรณ์จะได้รับใบอนุญาตใช้ประโยชน์ในที่ดินของรัฐตามประมวลกฎหมายที่ดินได้เป็นการชั่วคราว คราวละไม่เกิน ๕ ปี จากจังหวัดเพชรบูรณ์ ทั้งนี้ จนกว่าจะถอนสภาพที่ดินแล้วเสร็จ

➤ **อัตรากำลัง**

ปัจจุบันมีอัตรากำลัง ๑๗ ตำแหน่ง แบ่งเป็นข้าราชการ ๔ ตำแหน่ง ลูกจ้างประจำ ๘ ตำแหน่ง พนักงานราชการ ๓ ตำแหน่ง และลูกจ้างเงินหมุนเวียน ๒ ตำแหน่ง

➤ ข้อเสนอแนะเพิ่มเติม

๑) ขอให้ทางจังหวัดส่งเสริมการเดินทางท่องเที่ยวของประชาชนภายในจังหวัดมากขึ้น โดยให้มีธุรกิจต่อเนื่อง เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ที่พัก รถเช่าพาหนะ เชื่อมโยงกันอย่างต่อเนื่อง

๒) ให้มีการสำรวจความต้องการของประชาชนในจังหวัดและผู้ที่เดินทางมาว่า มีประชาชนกลุ่มใดบ้างที่ต้องการเดินทางทางเครื่องบินเพื่อให้ทราบความต้องการของผู้โดยสารสำหรับเจรจาเปิดเส้นทางบิน และคำนวณขนาดของเครื่องบินที่จะใช้

๓) การเชื่อมต่อระหว่างสนามบินกับสถานที่ปลายทาง สถานที่ท่องเที่ยว ตัวจังหวัดหรือที่อื่น ๆ ปัจจุบันยังไม่มีบริการขนส่งสาธารณะ ผู้โดยสารลงเครื่องบินแล้วเดินทางต่อไปไม่ได้ นอกจากนี้ยังมีรถส่วนตัวมารอรับ ถ้าจะมีการเปิดเที่ยวบินอีกครั้ง จะต้องมีการเตรียมรถสาธารณะหรือรถรับจ้างให้พร้อมด้วย

๔) กระทรวงคมนาคมควรมีมาตรการลดต้นทุนให้สายการบินเช่น ลดค่าใช้สนามบิน ค่าลงจอด ค่าจอดเครื่องบิน ให้สายการบินมีต้นทุนที่ต่ำเพื่อจูงใจให้มาทำการบินที่สนามบินเพชรบูรณ์

๕) สนามบินเพชรบูรณ์อยู่ไกลจากตัวเมือง จึงควรจัดเจ้าหน้าที่ตำรวจมาประจำหรืออยู่ใกล้กับสนามบินเพื่อดูแลความปลอดภัยถ้ามีเที่ยวบินประจำ

๖) โดยปกติ เส้นทางบินหลักที่เชื่อมระหว่างภาค เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ผู้โดยสารจะต้องการเที่ยวบินตรง ถ้าจะทำเส้นทางบินเชื่อมมาถึงเพชรบูรณ์อาจจะต้องทำเส้นทางใหม่ที่ไม่ซ้ำซ้อนกับเส้นทางบินตรงที่เดิมมีอยู่แล้ว และน่าจะเป็นเส้นทางบินสั้น ๆ แบบโลคอลเพื่อเชื่อมกับจังหวัดใกล้เคียง เช่น กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์-แม่ฮ่องสอน กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์-แม่สอด เป็นต้น แต่ทั้งนี้ จำเป็นต้องมีการสำรวจความต้องการของผู้โดยสารในเบื้องต้นก่อน

➤ ประเด็นคำถาม

ถาม ช่วงปี ๒๕๖๑ ที่มีเที่ยวบิน เหตุใดผู้โดยสารลดน้อยลงและหยุดบินไป

ตอบ ตอนช่วงปี ๒๕๖๑ ที่สายการบินนกแอร์เปิดทำการบินที่เพชรบูรณ์ เป็นการตกลงระหว่างจังหวัด หอการค้า โรงแรมและสายการบินที่จะเปิดทำการบินเส้นทางนี้ แต่เมื่อเปิดทำการบินจริงกลับพบว่า มีคนต้องการเดินทางน้อย ตัวราคาค่อนข้างสูง ประกอบกับ เป็นเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ทำโฆษณาทั่วไปไม่ได้ผลคือขาดทุนจนต้องเลิกบินไป

ถาม ในอดีตที่เคยมีการขนส่งสินค้าที่สนามบินเพชรบูรณ์ เป็นสินค้าพวกใดบ้าง

ตอบ ช่วงที่เคยมีการขนส่งสินค้าเป็นช่วงที่การบินไทยทำการบินอยู่ สินค้าเป็นพวกเสื้อผ้า พัสตุ และไปรษณีย์ภัณฑ์ต่าง ๆ

ถาม สนามบินเพชรบูรณ์มีโอกาสเชื่อมต่อกับต่างประเทศได้บ้างหรือไม่

ตอบ การเชื่อมต่อกับต่างประเทศในตอนนี้คงไม่มี เพราะสนามบินเพชรบูรณ์ยังไม่เป็นสนามบินศุลกากร

ถาม สนามบินเพชรบูรณ์มีโอกาสเชื่อมต่อกับเครือข่ายการท่องเที่ยวได้บ้างหรือไม่

ตอบ ขอยกตัวอย่างช่วงที่การบินไทยทำการบินที่เพชรบูรณ์ในยุคแรก จากนโยบายรัฐบาล คือ หากรัฐสร้างสนามบินที่ใด การบินไทยในฐานะสายการบินแห่งชาติต้องทำการบินที่นั่นด้วย เมื่อการบินไทยต้องทำการบินที่เพชรบูรณ์ การบินไทยก็ไปทำตลาดหาทัวร์มาลงเพชรบูรณ์และมีจัดโปรแกรมท่องเที่ยว เช่น มาวันศุกร์ กลับวันอาทิตย์ นักท่องเที่ยวก็จะซื้อการเดินทางเป็นแพ็คเกจ ที่รวมค่าเครื่องบิน ค่าที่พัก และมี

รณนำเที่ยวรอร์รับเมื่อลงเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม เมื่อนโยบายด้านการบินเปลี่ยน เกิดสายการบินขนาดเล็ก และมีการแข่งขันระหว่างสายการบิน สายการบินขนาดเล็กเรียกร้องให้การบินไทยออกไป การบินไทยเองก็ ยินดีเพราะจะได้ไม่ต้องแบกรับภาระขาดทุน แต่ท้ายที่สุดสายการบินขนาดเล็กก็ประสบการขาดทุนและเลิกบิน ไปในที่สุด

ถาม นอกจากรายได้จากการขนส่งผู้โดยสาร เป็นไปได้หรือไม่ที่จะหารายได้ทางอื่นเช่น ทำเป็น สถานที่แข่งกีฬาทางอากาศ แข่งโดดรัม แข่งบังคับโดรน หรือทำเป็นศูนย์กระจายสินค้า

ตอบ ถ้าไม่มีเที่ยวบินก็น่าจะใช้ประโยชน์ทำอย่างอื่นได้ เช่น เป็นสถานที่จัดแข่งกีฬา แต่ปัญหา คือสนามบินเพชรบูรณ์ตั้งอยู่บนที่สาธารณประโยชน์ ซึ่งต้องขออนุญาตและขอเช่าครั้งละ ๕ ปี ถ้ายังไม่มีการ ถอนสภาพจากการเป็นที่สาธารณประโยชน์ จะเป็นข้อจำกัดสำหรับนักลงทุนที่จะมาลงทุน เพราะระยะเวลา ทำประโยชน์มีจำกัด

❖ สำนักงานจังหวัดเพชรบูรณ์

➤ ภาพรวมเศรษฐกิจของจังหวัดเพชรบูรณ์

ในปี ๒๕๖๖ จังหวัดเพชรบูรณ์มีผลิตภัณฑ์มวลรวมจังหวัดกว่า ๘๐,๐๐๐ ล้านบาท จำแนกเป็น ภาคบริการ ๔๐,๐๐๐ ล้านบาท ภาคเกษตร ๒๗,๐๐๐ ล้านบาท และภาคอุตสาหกรรม ๑๒,๐๐๐ ล้านบาท

ในด้านการเกษตร ข้อมูลปี ๒๕๖๔ มีเกษตรกรขึ้นทะเบียน ๑๒๗,๔๒๖ ครัวเรือน มีผลผลิต ทางการเกษตรที่สำคัญ ได้แก่ ข้าว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ มะขาม อ้อย มันสำปะหลัง รวมทั้งมีสิ่งบ่งชี้ทางภูมิศาสตร์ ที่สำคัญ คือ มะขามหวานเพชรบูรณ์และข้าวลิ้มผิว ด้านปศุสัตว์ มีสุกร เนื้อ และประมงน้ำจืด

ในด้านการท่องเที่ยว ปี ๒๕๖๖ มีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เป็น ๑,๖๗๐,๐๐๐ คน มีรายได้จากการ ท่องเที่ยวคิดเป็น ๕,๗๖๗ ล้านบาท โดยจังหวัดมีกิจกรรมส่งเสริมการท่องเที่ยวตลอดทั้งปีเช่น งานอินทผลัม เฟสติวลในเดือนสิงหาคม และงานอุ้มพระดำน้ำในเดือนตุลาคม เป็นต้น

❖ สำนักงานทางหลวงที่ ๖

➤ พื้นที่รับผิดชอบ

สำนักงานทางหลวงที่ ๖ มีพื้นที่รับผิดชอบ ๕ แขวงทางหลวง ครอบคลุมพื้นที่ ๓ จังหวัด ได้แก่ จังหวัดเพชรบูรณ์ จังหวัดเลย จังหวัดหนองบัวลำภู รวมระยะทาง ๒,๘๔๙,๘๘๗ กิโลเมตร ประกอบด้วย

แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๑ ระยะทาง ๗๔๘.๔๖๗ กิโลเมตร

แขวงทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๒ ระยะทาง ๕๕๐.๒๓๑ กิโลเมตร

แขวงทางหลวงเลยที่ ๑ ระยะทาง ๖๑๐.๖๖๖ กิโลเมตร

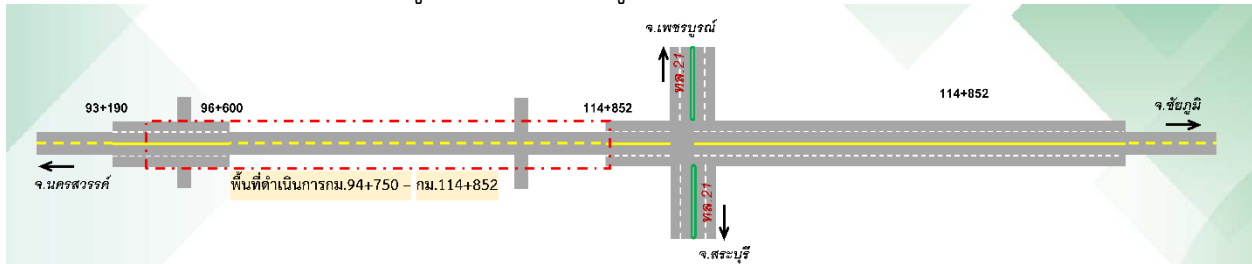
แขวงทางหลวงเลยที่ ๒ ระยะทาง ๕๒๕.๘๕๔ กิโลเมตร

แขวงทางหลวงหนองบัวลำภู ระยะทาง ๔๑๔.๖๖๙ กิโลเมตร

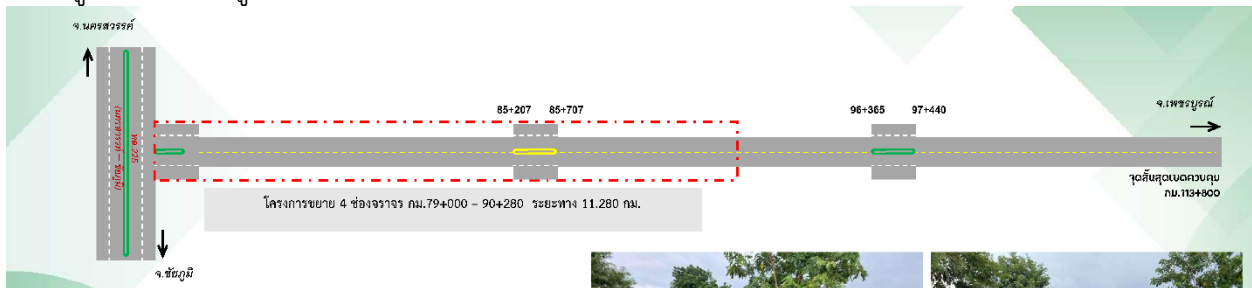
มีสายทางสำคัญได้แก่ ทางหลวงหมายเลข ๒๑ สระบุรี-เพชรบูรณ์-เลย ทางหลวงหมายเลข ๑๒ แม่สอด-มุกดาหาร ทางหลวงหมายเลข ๑๑๓ พิจิตร-เพชรบูรณ์ ทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ ชัยภูมิ-บึงสามพัน- นครสวรรค์

➤ แผนงานพัฒนาโครงข่ายทางหลวงจังหวัดเพชรบูรณ์ (โครงการขนาดใหญ่) โครงการที่อยู่ระหว่างดำเนินการ

- ขยายทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ นครสวรรค์-ชัยภูมิ ตอน บ.ศรีมงคล-อ.บึงสามพัน ระยะทาง ๒๐.๑๐๒ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร ค่าก่อสร้าง ๙๙๙ ล้านบาท สัญญาวันที่ ๑๔ สิงหาคม ๒๕๖๔ ถึง ๒๘ กรกฎาคม ๒๕๖๗ ความกว้างหน้าร้อยละ ๘๒.๕๙ เป็นเส้นทางเชื่อมโยงจังหวัดนครสวรรค์ จังหวัดเพชรบูรณ์ ปลายทางจังหวัดชัยภูมิ เชื่อมทางหลวงอาเซียน (AH2-AH12) และสามารถเชื่อมกับทางหลวงหมายเลข ๑๒ (east-west corridor) ได้โดยผ่านภูมิประเทศเขาไม่สูงชัน

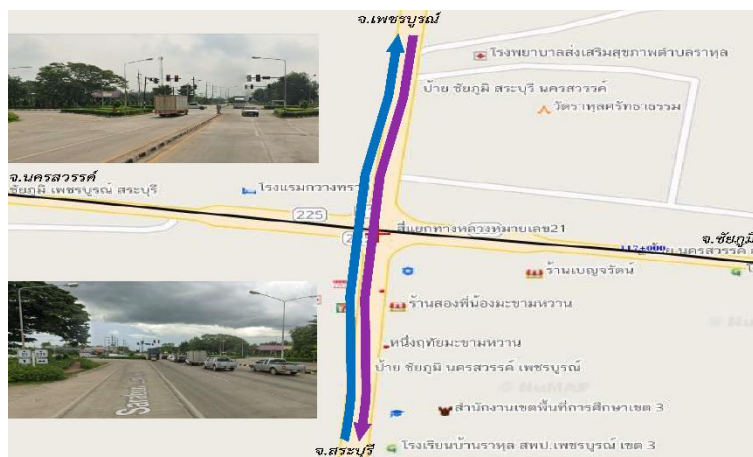


- ขยายทางหลวงหมายเลข ๒๒๗๕ บ.หนองพวง-บ.เนินคนธา ระยะทาง ๑๑.๒๓๕ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร ค่าก่อสร้าง ๕๕๐ ล้านบาท สัญญาวันที่ ๒๙ มิถุนายน ๒๕๖๖ ถึง ๑๗ มิถุนายน ๒๕๖๘ ความกว้างหน้าร้อยละ ๐.๑๖ เป็นเส้นทางเลือกทางเลี่ยงในการเดินทางสู่สถานที่ท่องเที่ยวสำคัญของจังหวัดเพชรบูรณ์ เป็นทางคู่ขนาดทับ ทล.๒๑ ปลายทางตัดกับทางหลวงหมายเลข ๑๒ ที่อำเภอน้ำหนาว

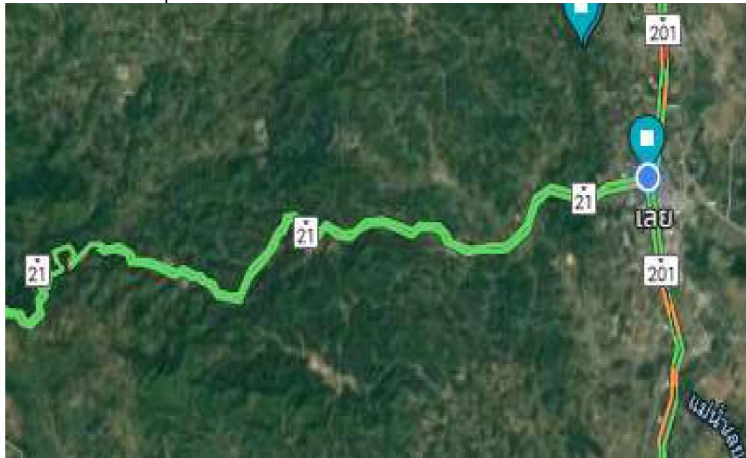


โครงการงบประมาณอนาคต

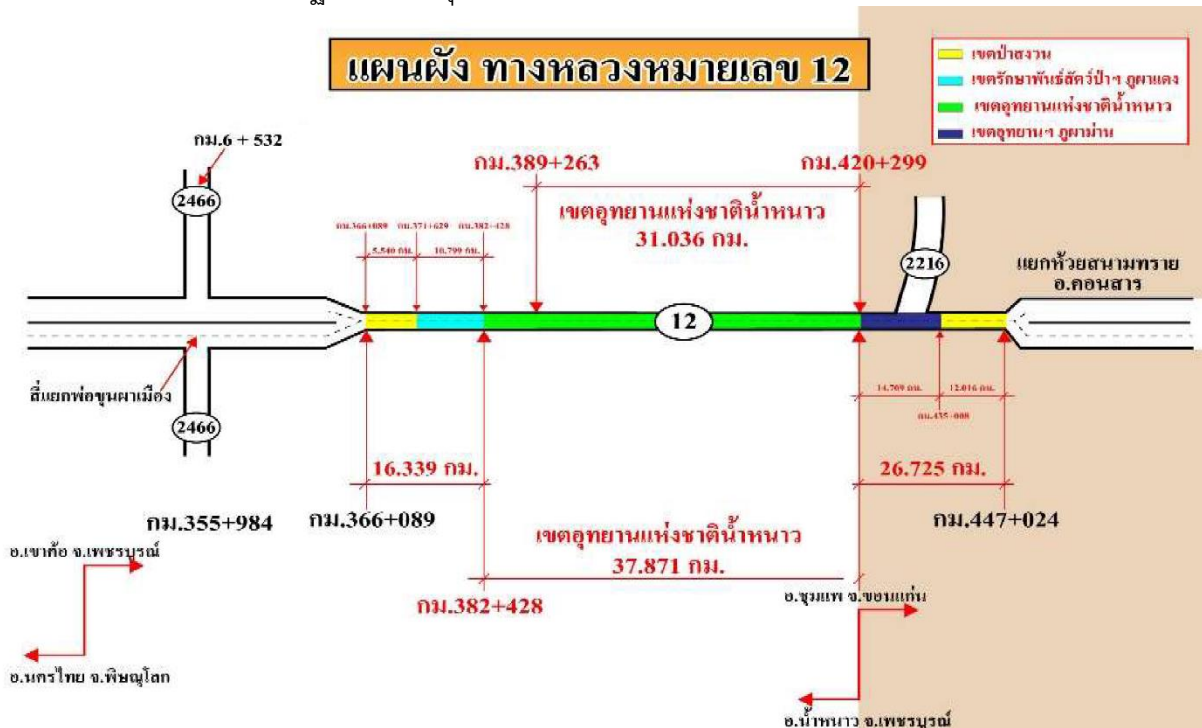
- สะพานข้ามทางแยกต่างระดับ จุดตัดทางหลวงหมายเลข ๒๑ กับทางหลวงหมายเลข ๒๒๕ (แยกราहुล) ค่าก่อสร้าง ๓๐๐ ล้านบาท (เสนอของบปี ๒๕๖๗) มีปริมาณการจราจรสูงทั้งสองเส้นทางตัดกัน มีความหนาแน่นของการจราจรสะสมบริเวณทางแยกเกินความจุทางหลวงโดยเฉพาะช่วงเทศกาลเกิดปัญหาการสะสมบริเวณทางแยกการจราจรติดขัดเป็นระยะทางยาว



- ขยายทางหลวงหมายเลข ๒๑ อ.หล่มเก่า-เลย ตอนนาข้าว-บ.น้ำพุง ระยะทาง ๔๔.๑๘ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร ค่าก่อสร้าง ๑,๘๐๐ ล้านบาท (อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบงปี ๒๕๖๖) เป็นเส้นทางหลัก เชื่อมโยงภาคอีสานสู่ภาคเหนือ ปัจจุบันมีเส้นทางที่แคบได้รับการพัฒนาขยาย ๔ ช่องจราจรแล้วเป็นช่วง ๆ



- ขยายทางหลวงหมายเลข ๑๒ อ.หล่มสัก-อ.น้ำหนาว ตอน บ.ปากช่อง-อ.คอนสาร ระยะทาง ๘๑ กิโลเมตร เป็น ๔ ช่องจราจร ค่าก่อสร้าง ๖,๒๐๐ ล้านบาท (อยู่ระหว่างสำรวจออกแบบ และจัดทำ EIA งปี ๒๕๖๕) เป็นทางหลวงสายหลักและเป็นโครงการระเบียบเศรษฐกิจตะวันออก-ตะวันตก โดยปัจจุบันช่วง กม. ๓๖๖+๐๘๙ - กม. ๔๔๘+๑๙๐ เป็นทาง ๒ ช่องจราจร ไม่สามารถดำเนินการก่อสร้างเป็นทาง ๔ ช่องจราจรได้ เนื่องจากพื้นที่อยู่ในเขตอุทยานแห่งชาติ กรมทางหลวงอยู่ระหว่างสำรวจและออกแบบและศึกษาผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) รวมถึงได้ศึกษาทางเลือกแนวเส้นทางอื่นเพื่อเปรียบเทียบผลกระทบสิ่งแวดล้อม ด้านวิศวกรรม และด้านเศรษฐกิจการลงทุน



แนวทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๒ ขอสนับสนุนงบประมาณปี ๒๕๖๗ - ๒๕๖๘ ดังนี้

- งานพัฒนาทางหลวง ๑๐ แผนงาน ๓๒๓ ล้านบาท
 - งานบำรุงรักษาทางหลวง ๘๗ แผนงาน ๑,๓๗๖.๓๐ ล้านบาท
 - งานอำนวยความสะดวกภัย ๕๗ แผนงาน ๓๐๘.๔๑ ล้านบาท
 - แผนพัฒนาจังหวัด/กลุ่มจังหวัด ๑๒ แผนงาน ๓๒๖ ล้านบาท
- รวมทั้งสิ้น ๑๖๖ แผนงาน ๒,๓๓๓.๗๑ ล้านบาท

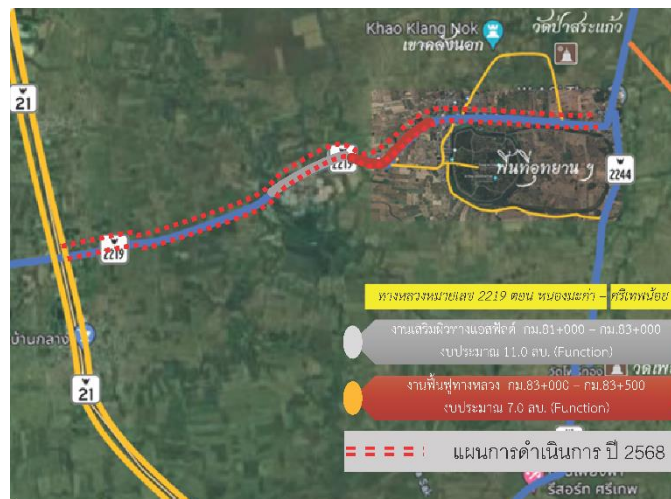
➤ เส้นทางท่องเที่ยวอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ

อุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ มีระยะทางจากกรุงเทพมหานครประมาณ ๒๕๐ กิโลเมตร โดยใช้ทางหลวงหมายเลข ๒๑ (กรุงเทพ-สระบุรี-หล่มสัก) แล้วแยกขวาเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๒๔๔ ประมาณ ๑๔ กิโลเมตร แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๒๑๙ ประมาณ ๕ กิโลเมตร ถึงอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ

หากนักท่องเที่ยวเดินทางจากทางเหนือตามทางหลวงหมายเลข ๒๑ แล้วแยกซ้ายเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๒๑๙ หน้าว่าการอำเภอศรีเทพ อีกประมาณ ๙ กิโลเมตร ก็จะถึงอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพ โดยทางเข้าอุทยานประวัติศาสตร์ศรีเทพทั้งสองเส้นทางได้รับการพัฒนาและยกระดับมาตรฐานทางชั้น ๑ ซึ่งสามารถรองรับปริมาณการจราจรได้ ๘,๐๐๐ คันต่อวัน

ทั้งสองเส้นทางในการเดินทางเข้าสู่อุทยานเป็นทางมาตรฐานชั้น ๑ กว้าง ๑๒ เมตร ปี ๒๕๖๕-๒๕๖๖ ผิวทางชำรุดเสียหายจากเหตุน้ำท่วม แนวทางหลวงเพชรบูรณ์ที่ ๒ จึงได้วางแผนขอรับงบประมาณในปี ๒๕๖๗ ในการบำรุงรักษาและแก้ไขปัญหาย่างต่อเนื่อง เพื่อให้เส้นทางสามารถให้บริการแก่ประชาชนและนักท่องเที่ยวได้เต็มประสิทธิภาพ

ในปี ๒๕๖๘ - ๒๕๗๐ ได้วางแผนขยายทางหลวงแผ่นดิน หมายเลข ๒๒๑๙ เป็น ๔ ช่องจราจรตลอดทั้งเส้นทาง



ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑๙ เป็นเส้นทางเข้าอุทยานผ่านโรงงานอุตสาหกรรมขนาดใหญ่และมีปริมาณรถบรรทุกมากใช้เส้นทางผ่านหน้าอุทยาน จึงมีแนวคิดในการก่อสร้างเส้นทางเลี้ยวสำหรับรถบรรทุกในการเดินทางขนส่งเข้าโรงงานอุตสาหกรรม กรมทางหลวงคาดว่าจะตั้งงบประมาณศึกษาความเหมาะสมในปี ๒๕๖๘

➤ เส้นทางเข้าท่าอากาศยานเพชรบูรณ์

เส้นทางเข้าสู่ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ จากทางหลวงหมายเลข ๒๑ (สระบุรี-หล่มสัก) แยกเข้าทางหลวงหมายเลข ๒๒๑๕ จนถึงท่าอากาศยาน ปัจจุบันเป็นถนนมาตรฐานทางชั้น ๑ ขนาด ๔ ช่องจราจร แต่ทางหลวงหมายเลข ๒๒๑๕ ส่วนที่ต่อเชื่อมไปถึงทางหลวงหมายเลข ๒๒๗๕ ยังเป็นทางต่ำกว่ามาตรฐาน มีไหล่ทางกว้าง ๑ เมตร กรมทางหลวงมีแผนจะขยายเป็นถนนมาตรฐานทางชั้น ๑ ต่อไป

➤ ประเด็นคำถาม

ถาม งบประมาณปี ๒๕๖๗ จะออกใช้ล่าช้า จะมีผลกระทบต่อโครงการของทางหลวงหรือไม่

ตอบ ในส่วนของโครงการต่อเนื่อง ถ้าซื้อโครงการเดิม สามารถใช้งบประมาณของปี ๒๕๖๖ ไปพลางก่อนในจำนวน ๒ ใน ๓ ของปีงบประมาณ ๒๕๖๖ เช่น ถ้าปีงบประมาณ ๖๖ ใช้งบประมาณ ๑๐๐ ล้านบาท ในช่วงนี้จนถึงเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ จะสามารถใช้งบประมาณได้ ๖๖ ล้านบาท ดังนั้น ในส่วนของโครงการต่อเนื่องจะยังไม่มีผลกระทบ แต่งบลงทุนที่เป็นโครงการใหม่จะต้องรอหลังเดือนพฤษภาคม ๒๕๖๗ คือรอบงบประมาณปี ๒๕๖๗ ใช้แล้ว อย่างไรก็ตาม ตามปฏิทินงบประมาณหน่วยงานจะรู้ว่าได้รับงบประมาณตามที่ขอจัดสรรเป็นจำนวนเท่าใด ในขั้นปฏิบัติของสภาผู้แทนราษฎร ซึ่งคาดว่า งบประมาณเดือนมกราคม ๒๕๖๗ หน่วยงานน่าจะสามารถเริ่มกระบวนการหาผู้รับจ้างล่วงหน้าไว้ก่อน เมื่อพระราชบัญญัติงบประมาณมีผลใช้บังคับ ก็จะสามารถทำสัญญาและเริ่มก่อสร้างได้ทันที น่าจะไม่ทำให้ล่าช้ากว่าแผนงานมากนัก

ถาม ในส่วนของจังหวัด มีการเตรียมการเรื่องงบประมาณปี ๒๕๖๗ อย่างไร

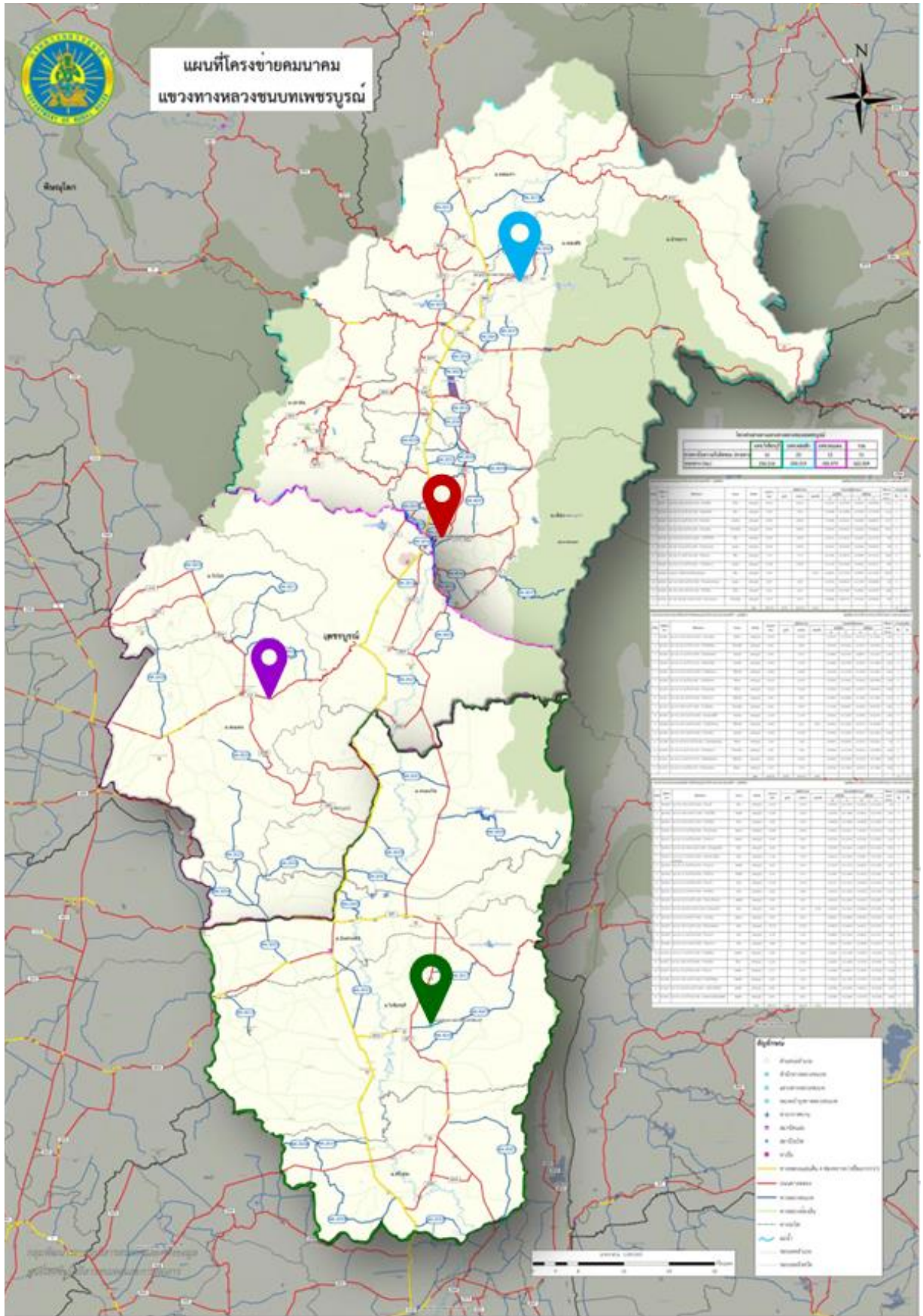
ตอบ ทางจังหวัดมีการจัดทำแผนรองรับไว้แล้ว โดยจังหวัดเพชรบูรณ์มีงบจังหวัดปีละประมาณ ๒๐๐ ล้านบาท ปัจจุบันต้องใช้งบประมาณปี ๒๕๖๖ ไปพลางก่อน ซึ่งส่วนใหญ่ใช้กับงบประจำ อาจต้องรอหลังเดือนพฤษภาคมจะสามารถขับเคลื่อนตามแผนงานลงทุนต่าง ๆ ได้ อย่างไรก็ตาม กรณีมีปัญหาเร่งด่วนและจำเป็นต้องใช้งบซึ่งจังหวัดอาจเบิกเงินมาใช้ไม่ได้ จังหวัดจะได้ประสานกับหน่วยงานที่มีงบในส่วนกลางหรือส่วนท้องถิ่นเพื่อนำเงินมาใช้ต่อไป

❖ แขวงทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์

➤ พื้นที่รับผิดชอบ

แขวงทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์มีโครงข่ายทางหลวงชนบทอยู่ในความรับผิดชอบ ๕๑ สายทาง ระยะทางรวม ๖๒๗.๒๕๓ กิโลเมตร เป็นถนนลาดยาง ๖๑๗.๐๑ กิโลเมตร ถนนคอนกรีต ๑๐.๒๔ กิโลเมตร ไม่มีถนนลูกรัง มีสะพานในโครงข่าย ๑๕๔ แห่ง ความยาวรวม ๔,๖๙๒ เมตร และสะพานชุมชน ๒๕ แห่ง ความยาวรวม ๒,๖๑๗ เมตร

มีหมวดบำรุงทางหลวงชนบทในสังกัดจำนวน ๓ แห่งได้แก่ หมวดบำรุงทางหลวงชนบทชนแดน หมวดบำรุงทางหลวงชนบทวิเชียรบุรี และหมวดบำรุงทางหลวงชนบทหล่มสัก



➤ **การขอสันับสนุนงบประมาณ ๒๕๖๗**

แนวทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์ ขอสันับสนุนงบประมาณ ในปี ๒๕๖๗ วงเงิน ๘๒๐ ล้านบาท แบ่งเป็น

- กิจกรรมบำรุงรักษาทางหลวงชนบท จำนวน ๓๑ สายทาง งบประมาณ ๓๖๒ ล้านบาท
- กิจกรรมอำนวยความสะดวกภัยทางถนน จำนวน ๗๖ แห่ง งบประมาณ ๒๔๒ ล้านบาท
- กิจกรรมก่อสร้างถนนและยกระดับชั้นทาง จำนวน ๗ สายทาง งบประมาณ ๒๑๕ ล้านบาท

➤ **ประเด็นคำถาม**

ถาม ปัจจุบันยังมีการทำสะพานชุมชนอยู่หรือไม่

ตอบ ทางหลวงท้องถิ่นทั่วไป โดยปกติทางหลวงชนบทจะมีความยุ่งยากในการเข้าไปทำสะพานให้กับองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เนื่องจากติดขัดกฎหมายกระจายอำนาจ อย่างไรก็ตาม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นสามารถพูดคุยกับทางหลวงชนบทเข้าไปทำให้ได้ แต่ต้องมีการตกลงและการจัดการเรื่องที่ดินให้ชัดเจนก่อน โดยทางหลวงชนบทยินดีเข้าไปทำให้

❖ **สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวจังหวัดเพชรบูรณ์**

➤ **ข้อคิดเห็น**

๑) ด้วยสภาพภูมิประเทศของจังหวัดเพชรบูรณ์ การเดินทางทางรถยนต์จะสะดวกกว่า การจะเปิดทำการบินอีกครั้งต้องสำรวจดูว่านักท่องเที่ยวมาจากจังหวัดใดจำนวนมาก

๒) ขอเสนอให้มีพัฒนาระบบการเดินทางด้วยรถไฟมายังจังหวัดเพชรบูรณ์ ปัจจุบันการเดินทางด้วยรถยนต์จากกรุงเทพฯมาจังหวัดเพชรบูรณ์ใช้ระยะเวลาค่อนข้างมาก ถ้ามีรถไฟมาถึงจังหวัดเพชรบูรณ์ จะช่วยดึงดูดนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น และยังเป็นประโยชน์ในการขนส่งผลผลิตทางการเกษตรอีกด้วย

๓) การซ่อมถนนควรมีกำหนดเวลาที่ชัดเจน โดยเฉพาะควรซ่อมทางในช่วงที่มีคนเดินทางน้อย ที่ผ่านมามักพบการซ่อมทางในช่วงคนเดินทางเยอะ นักท่องเที่ยวมาเจอการจราจรติดขัดจะไม่ประทับใจ

๔) อีกประเด็น คือ จังหวัดเพชรบูรณ์มีแยกไฟแดงจำนวนมาก ควรลดจำนวนจุดตัด โดยเฉพาะเส้นทางหลักที่นักท่องเที่ยวใช้ เพื่อให้นักท่องเที่ยวเดินทางได้สะดวกและรวดเร็วยิ่งขึ้น หรืออย่างน้อยในช่วงเทศกาลที่มีคนเดินทางเยอะ ควรปิดจุดกลับรถที่มีความจำเป็นน้อย เพื่อให้ปริมาณจราจรเคลื่อนตัวได้เร็วขึ้น

๕) จุดพักรถของทางหลวง ทราบมาว่ากรมทางหลวงมีจุดบริการอยู่ แต่ประชาชนจะไม่ทราบว่าจุดพักรถอยู่ที่ใดบ้าง อยากทราบว่าจุดพักรถของทางหลวงมีที่ใดบ้าง และจะสามารถให้เอกชนหรือชาวบ้านเข้าใช้พื้นที่ทำการค้าขายได้หรือไม่

❖ **หอการค้าจังหวัดเพชรบูรณ์**

➤ **ข้อคิดเห็น**

๑) ในช่วงเทศกาลมีนักท่องเที่ยวจำนวนมาก ถนนช่วงสระบุรีมาเพชรบูรณ์ จะมีตำรวจตั้งด่านทำให้การจราจรติดขัด ขอให้ทางหลวงช่วยประสานกับตำรวจว่าในช่วงเทศกาลไม่ควรมีการตั้งด่านตรวจจับความเร็วอีก เพราะถนนเส้นนี้มีกล้องตรวจจับความเร็วอยู่แล้ว

๒) ขอให้เร่งรัดซ่อมแซมถนนช่วงพยุหะ-พุขาม ซึ่งปัจจุบันสภาพถนนไม่ค่อยดี

❖ สภาพอุตสาหกรรมจังหวัดเพชรบูรณ์

➤ ข้อคิดเห็น

๑) จังหวัดเพชรบูรณ์มีโรงงานอุตสาหกรรมจดทะเบียนกว่า ๖๐๐ แห่ง เป็นจังหวัดมีการเกษตรแปรรูปและมีโรงงานจำนวนมาก ส่วนใหญ่ผลิตภัณฑ์เป็นพืชผลทางการเกษตร เช่น ถั่ว ข้าวโพดเลี้ยงสัตว์ และมีปศุสัตว์พวกโคเนื้อโคนม ฟาร์มไก่ ผลผลิตส่วนใหญ่จะขนส่งเข้ากรุงเทพฯ

๒) เรื่องการใช้ประโยชน์ที่พักรถของทางหลวง เห็นด้วยว่า ควรให้โอกาสเอกชนโดยเฉพาะกลุ่มวิสาหกิจชุมชนไปใช้ประโยชน์ได้ เพื่อเป็นการส่งเสริมเศรษฐกิจชุมชน และจะได้มีคนช่วยบำรุงรักษาสถานที่ รวมถึงป้องกันการมั่วสุมได้อีกทาง

๓) ต้นทุนโลจิสติกส์ของจังหวัดเพชรบูรณ์ ปัจจุบันค่อนข้างสูง มีสนามบินแต่ไม่ได้ใช้ประโยชน์รถไฟมาไม่ถึง ผลิตภัณฑ์มวลรวมของจังหวัดส่วนใหญ่มาจากพืชผลทางการเกษตร ซึ่งมีเป็นฤดูกาล ราคาไม่แน่นอน ถ้าลดปัจจัยต้นทุนโลจิสติกส์ลงได้บ้างจะช่วยเพิ่มความสามารถในการแข่งขันของจังหวัดเพชรบูรณ์ได้ส่วนหนึ่ง

๔) ขอให้สำรวจเส้นทางถนนที่มีโอกาสกีดขวางทางน้ำ ว่ามีจุดใดที่ควรเพิ่มท่อหรือขยายท่อ เพื่อให้การระบายน้ำดีขึ้น และไม่เกิดปัญหาน้ำท่วมตามมาจากการสร้างถนน

๕) คนเพชรบูรณ์อยากได้ทั้งเครื่องบินและรถไฟแต่ต้องศึกษาความต้องการว่ามีเพียงพอหรือไม่ คนที่ใช้เครื่องบินน่าจะอยู่ตอนเหนือ อำเภอเมือง หล่มสัก เขาค้อ เป็นหลัก ส่วนคนที่อยู่ตอนใต้ น่าจะสะดวกขับรถเพราะไม่ไกลจากกรุงเทพฯ มากนัก ถ้ายังบินตรงไม่ได้ เป็นไปได้หรือไม่ที่จะจับคู่กับเส้นทางบินอื่น ๆ เช่น เพชรบูรณ์อาจจับกับพิษณุโลก เป็นต้น

❖ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบูรณ์

➤ ประเด็นคำถาม

ถาม เป็นไปได้หรือไม่ที่จะขอให้องค์การบริหารส่วนจังหวัดร่วมอุดหนุนการขนส่งทางอากาศ

ตอบ อำนาจหน้าที่ขององค์การบริหารส่วนจังหวัด เป็นไปตามมาตรา ๑๗ แห่งพระราชบัญญัติกำหนดแผนและขั้นตอนการกระจายอำนาจให้แก่องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น พ.ศ. ๒๕๔๒ ซึ่งโดยทั่วไปแล้ว องค์การบริหารส่วนจังหวัดมีอำนาจส่งเสริมและสนับสนุนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นอื่น ๆ ในการให้บริการสาธารณะ แต่ถ้ามีหน่วยงานอื่นที่มีอำนาจหน้าที่อยู่แล้ว องค์การบริหารส่วนจังหวัดคงไม่สามารถก้าวล่วงได้ ต้องพิจารณาข้อกฎหมายว่าให้อำนาจหน้าที่ตรงนี้หรือไม่ด้วย

❖ ข้อสังเกตและข้อเสนอแนะของคณะกรรมการ

๑) สภาพของสนามบินเพชรบูรณ์ค่อนข้างได้มาตรฐาน ทางวิ่ง ทั้งความยาวและความกว้าง ลานจอดอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร หอบังคับการบิน หน่วยกู้ภัย ค่อนข้างมีความพร้อม อย่างไรก็ตามในด้านตำแหน่งที่ตั้งของสนามบินที่อยู่ห่างจากตัวเมืองพอสมควรและไกลจากอำเภอที่อยู่ทางใต้ค่อนข้างมาก ถือว่าเป็นจุดอ่อนของสนามบิน ทำให้ไม่ดึงดูดให้คนเพชรบูรณ์มาใช้บริการ

๒) ถ้าพิจารณาเฉพาะเรื่องความคุ้มค่าหรือประโยชน์ทางเศรษฐกิจอาจไม่คุ้มค่าเท่าไร แต่ถ้ามองในแง่การให้บริการสาธารณะเป็นหน้าที่ของรัฐที่ต้องเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยาน คณะกรรมการการเดินทางมาศึกษาดูงาน โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาหาแนวทางให้เกิดกิจกรรมและเกิดการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพิ่มมากขึ้น รวมถึงศึกษาหาแนวทางเพิ่มปริมาณการเดินทางมายังสนามบินเพชรบูรณ์

๓) คณะกรรมการมีการศึกษาเกี่ยวกับการลดต้นทุนสำหรับการดำเนินงานสนามบินขนาดเล็ก ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนของสายการบินที่มาทำการบินในทางอ้อมด้วย เช่น ข้อเสนอลดจำนวนบุคลากรให้อยู่ในระดับมาตรฐานขั้นต่ำที่เพียงพอสำหรับการดำเนินงานสนามบินขนาดเล็ก ซึ่งแตกต่างจากมาตรฐานสำหรับการดำเนินงานสนามบินขนาดใหญ่ เป็นทางหนึ่งที่จะช่วยลดต้นทุนค่าบริการสนามบินได้ หรือข้อเสนอให้ใช้การควบคุมจราจรทางอากาศระยะไกลจากพิษณุโลกหรือกรุงเทพฯ เป็นทางหนึ่งที่จะช่วยลดต้นทุนค่าบริการการเดินทางได้ เป็นต้น

๔) ในหลายประเทศมีการอุดหนุนบริการขนส่งทางอากาศ จากการศึกษาของคณะกรรมการพบว่า มีแนวทางต่าง ๆ เช่น การกำหนดชั่วโมง การกำหนดวงเงินอุดหนุน การป้องกันสายการบินไม่ให้แข่งขันด้านราคากันเองจนขาดทุน อาจเป็นแนวทางหนึ่งที่จะนำไปใช้ได้

๕) จังหวัดและองค์การบริหารส่วนจังหวัด ควรพิจารณาแผนงานจัดกิจกรรมที่จะเป็นจุดดึงดูดให้เกิดการเดินทางและการท่องเที่ยวอย่างต่อเนื่องตลอดปี โดยอาจพิจารณาจากโมเดลสนามบินบุรีรัมย์ เป็นตัวอย่าง เพื่อหาว่าอะไรเป็นจุดเด่นของจังหวัดและมีกิจกรรมอะไรบ้างที่สามารถส่งเสริมให้เกิดการเดินทางได้ตลอดปีอย่างยั่งยืน

๖) ควรมีการพิจารณาทำเส้นทางบินเชื่อมโยง เช่น เพชรบูรณ์-พิษณุโลก-ดอนเมือง ซึ่งในอดีตเคยมีเส้นทางเชื่อมโยงหลายจังหวัด เช่น แพร่ น่าน ลำปาง โดยทางจังหวัดควรพิจารณาเสนอแผนงานไปยังกระทรวง เพื่อให้รัฐบาลผลักดันทำระบบเส้นทางบินเชื่อมโยงระหว่างจังหวัดในระยะเริ่มแรก โดยประสานกับสายการบินที่มีเครื่องบินลำตัวสั้น จะเป็นโอกาสที่ทำเส้นทางบินเชื่อมโยงแบบนี้ได้

❖ มติที่ประชุม

๑) ขอให้จังหวัดเพชรบูรณ์ องค์การบริหารส่วนจังหวัดเพชรบูรณ์ สำนักงานทางหลวงที่ ๖ และแขวงทางหลวงชนบทเพชรบูรณ์ รับความเห็นของที่ประชุมและผู้แทนเอกชน ไปพิจารณาในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป

๒) จังหวัดเพชรบูรณ์จะรับประเด็นต่าง ๆ จากการประชุมในวันนี้ โดยเฉพาะเรื่องแนวทางผลักดันการใช้ประโยชน์สนามบินเพชรบูรณ์เพิ่มขึ้น นำเข้าหารือในที่ประชุม กรอ.จังหวัด เพื่อขับเคลื่อนงานและส่งเรื่องให้กระทรวงในส่วนกลางและหน่วยงานที่รับผิดชอบแต่ละส่วนไปพิจารณาต่อไป

การลงพื้นที่ศึกษาตุงานทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร และหอบังคับการบิน ณ ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์
วันพุธที่ ๑๑ ตุลาคม ๒๕๖๖



การประชุมหารือการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ในจังหวัดเพชรบูรณ์
และแนวทางผลักดันการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์เพิ่มมากขึ้น
ณ สำนักงานทางหลวงที่ ๖
วันพฤหัสบดีที่ ๑๒ ตุลาคม ๒๕๖๖





ออกแบบและพิมพ์ที่ สำนักการพิมพ์
สำนักงานเขตราชเทวี

๑ ๒๕๓๑ ๕๔๑๕, ๑ ๒๕๓๑ ๕๔๑๖,
๑ ๒๕๓๑ ๕๔๑๗, ๑ ๒๕๓๑ ๕๔๑๘

