

โครงการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

เพื่อทำความเข้าใจถึงระบบการขนส่งทางอากาศในประเทศไทย ในบทนี้จะได้อธิบายถึงความสำคัญของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ สภาพการขนส่งทางอากาศในประเทศไทยว่ามีลักษณะอย่างไร รวมถึงองค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศเพื่อการให้บริการและบทบาทของภาคีรัฐบาลที่มีต่อการขนส่งทางอากาศ

3.1 ความสำคัญของการขนส่งทางอากาศภายในประเทศ

การขนส่งทางอากาศ เป็นกิจการสาธารณูปโภคอย่างหนึ่งที่ว่าอำนวยความสะดวกให้แก่ประเทศอย่างมากทั้งโดยทางตรงและทางอ้อม สำหรับประเทศไทยการขนส่งทางอากาศภายในประเทศได้มีส่วนช่วยให้การเดินทางติดต่อระหว่างจังหวัดต่าง ๆ เป็นไปได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ทำให้ประหยัดเวลาในการเดินทาง เนื่องจากในบางจังหวัดตั้งอยู่ห่างไกลกัน การเดินทางโดยทางบกหรือทางน้ำอาจไม่ได้รับความสะดวกหรือปลอดภัย ทั้งยังเสียเวลาในการเดินทาง

ปัจจุบันมีผู้นิยมใช้บริการการขนส่งทางอากาศเป็นจำนวนมาก ซึ่งก่อให้เกิดรายได้แก่ประเทศอันเนื่องมาจากการให้บริการ จากปีงบประมาณ 2529 รัฐบาลมีรายได้จากค่าธรรมเนียมต่าง ๆ เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสาร ค่าธรรมเนียมในการขึ้น-ลงและเก็บอากาศยานและรายได้อื่น ๆ เป็นเงินถึง 77.982 ล้านบาท โดยประมาณร้อยละ 20 ของรายได้นี้เป็นรายได้จากค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารเพื่อเดินทางภายในประเทศคิดเป็นเงินประมาณ 15.452 ล้านบาท¹ ในขณะที่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศภายในประเทศที่สำคัญคือ บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด มีรายได้จากการให้บริการ (จากตารางที่ 3.1) เป็นจำนวนนับล้านในแต่ละปี และมีจำนวนเพิ่มขึ้นทุกปีโดยในปี พ.ศ.2528 มีรายได้เป็นจำนวนประมาณ 1,327 ล้านบาท

¹กรมการบินพาณิชย์, เอกสารรายรับและรายจ่ายประจำปีงบประมาณ 2529.

นอกจากประโยชน์ที่เกิดขึ้นในรูปของรายได้แก่ประเทศแล้ว การให้บริการขนส่งทางอากาศจัดเป็นกิจกรรมอย่างหนึ่งที่ก่อให้เกิดการจ้างงาน ในขณะที่แรงงานของประเทศไทยส่วนใหญ่อยู่ในภาคการเกษตร แต่พื้นที่เพื่อทำการเกษตรของประเทศมีอยู่อย่างจำกัด Somsak Tambunlertchai และ Chesada Loohawenchit² ได้ทำการศึกษาถึงการจ้างงานในประเทศไทยในช่วงระหว่างปี พ.ศ.2514-2521 พบว่าสาขาการขนส่งเป็นสาขาที่มีสมรรถภาพในการดูดซับแรงงานสูงสุด และจากการศึกษาของ พูลทรัพย์ ลีณะนิธิกุล³ พบว่าอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศเป็นอุตสาหกรรมหนึ่งที่มีผลกระทบต่อเนื่องของกำรจ้างงานสูง ซึ่งหมายถึงการลงทุนในอุตสาหกรรมการขนส่งทางอากาศจะมีผลทำให้ปริมาณการจ้างงานเพิ่มขึ้นสูง โดยลำดับแล้วจัดเป็นหนึ่งใน 22 สาขาอุตสาหกรรม จาก 180 สาขาอุตสาหกรรมของประเทศ

แม้ในยามสงคราม การขนส่งทางอากาศในประเทศยังมีส่วนช่วยในการป้องกันประเทศ โดยรัฐบาลสามารถเปลี่ยนสภาพการขนส่งทางอากาศจากกิจการพลเรือนมาใช้ในกิจการทหารเพื่อป้องกันประเทศ ซึ่งนับว่าเป็นการเสริมสร้างสมรรถนะจากพื้นฐานทางการขนส่งทางอากาศและกำลังแรงงานในด้านนี้มาใช้ และยังเป็นการประหยัดงบประมาณทางทหารในยามสงครามอีกด้วย

²Somsak Tambunlertchai and Chesada Loohawenchit, "Labour Intensive and Small Scale Manufacturing Industries in Thailand," paper presented at the Seminar on Asian Comparative Study of the Development of Labour Intensive Industry ARTEP-ILO, 28-31 October 1980.

³พูลทรัพย์ ลีณะนิธิกุล, "การเลือกสาขาเศรษฐกิจที่สำคัญสำหรับการพัฒนาอุตสาหกรรมไทย," (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบัณฑิต ภาควิชาเศรษฐศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2525), หน้า 54-59.

3.2 สภาพการณ์ขนส่งทางอากาศในประเทศไทย

การขนส่งทางอากาศในประเทศไทยในระยะเริ่มแรกนับตั้งแต่สงครามโลกครั้งที่ 1 สิ้นสุดลง เป็นการดำเนินการให้บริการโดยกองทัพก จนถึงปี พ.ศ.2472 ได้มีการจัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ดำเนินการเป็นรัฐพาณิชย์ให้บริการขนส่ง ผู้โดยสาร สินค้าและไปรษณีย์ภัณฑ์ทางอากาศ กิจกรรมบินพลเรือนของประเทศจึงได้แยกออกจากกิจกรรมทหารตั้งแต่นั้นเป็นต้นมา

เมื่อเกิดสงครามโลกครั้งที่ 2 การขนส่งทางอากาศได้หยุดชะงักไปเนื่องจากภาวะสงคราม จนถึงปี พ.ศ.2489 กองทัพอากาศได้ริเริ่มเปิดทำการบินขึ้นใหม่ จนถึงปี พ.ศ.2490 จึงได้มีการจัดตั้งบริษัทเดินอากาศ จำกัด ขึ้นใหม่ ซึ่งต่อมาได้เปลี่ยนชื่อเป็นบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด รับโอนกิจการขนส่งทางอากาศจากกองทัพอากาศมาดำเนินการ โดยอยู่ในความควบคุมของกองขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่ง ซึ่งต่อมาได้ยกฐานะขึ้นเป็นกรมการบินพาณิชย์

ปัจจุบัน บริษัทเดินอากาศไทย จำกัด เป็นผู้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศในรูปรัฐวิสาหกิจในลักษณะแบบประจำแต่ผู้เดียว สภาพลักษณะการให้บริการขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศภายในประเทศของไทยจึงมีลักษณะแบบผูกขาด นอกจากนี้การให้บริการส่วนใหญ่เป็นการบริการขนส่งผู้โดยสารมากกว่าการขนส่งสินค้า โดยเปรียบเทียบรายได้จากการบริการของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด (จากตารางที่ 3.1) พบว่า มากกว่าร้อยละ 80 ของรายได้ทั้งหมดเป็นรายได้ที่มาจากบริการขนส่งผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ ส่วนที่เหลือเป็นรายอื่น ๆ ที่มาจากการขนส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ สินค้า พัสดุภัณฑ์ ค่าของติดตัวเกินอัตรา และค่าทำการบินพิเศษ

การให้บริการของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ได้เปิดเส้นทางบินภายในประเทศไปยังจังหวัดต่าง ๆ (ดังแสดงในภาพที่ 3.1) แยกออกเป็น

- เส้นทางบินในภาคเหนือไปยังจังหวัด เชียงใหม่ เชียงราย ตาก แม่ฮ่องสอน พิชญ์โลก แพร่ น่าน ลำปาง
 - เส้นทางบินในภาคตะวันออกเฉียงเหนือไปยังจังหวัดขอนแก่น อุดรธานี อุบลราชธานี
- สกลนคร เลย

- เส้นทางบินในภาคใต้ไปยังจังหวัด สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต หาดใหญ่ ปัตตานี
นราธิวาส นครศรีธรรมราช ตรัง

ทั้งนี้โดยเชื่อมผ่านจังหวัดในภาคกลางคือกรุงเทพฯ

ตารางที่ 3.1: แสดงรายได้ของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด

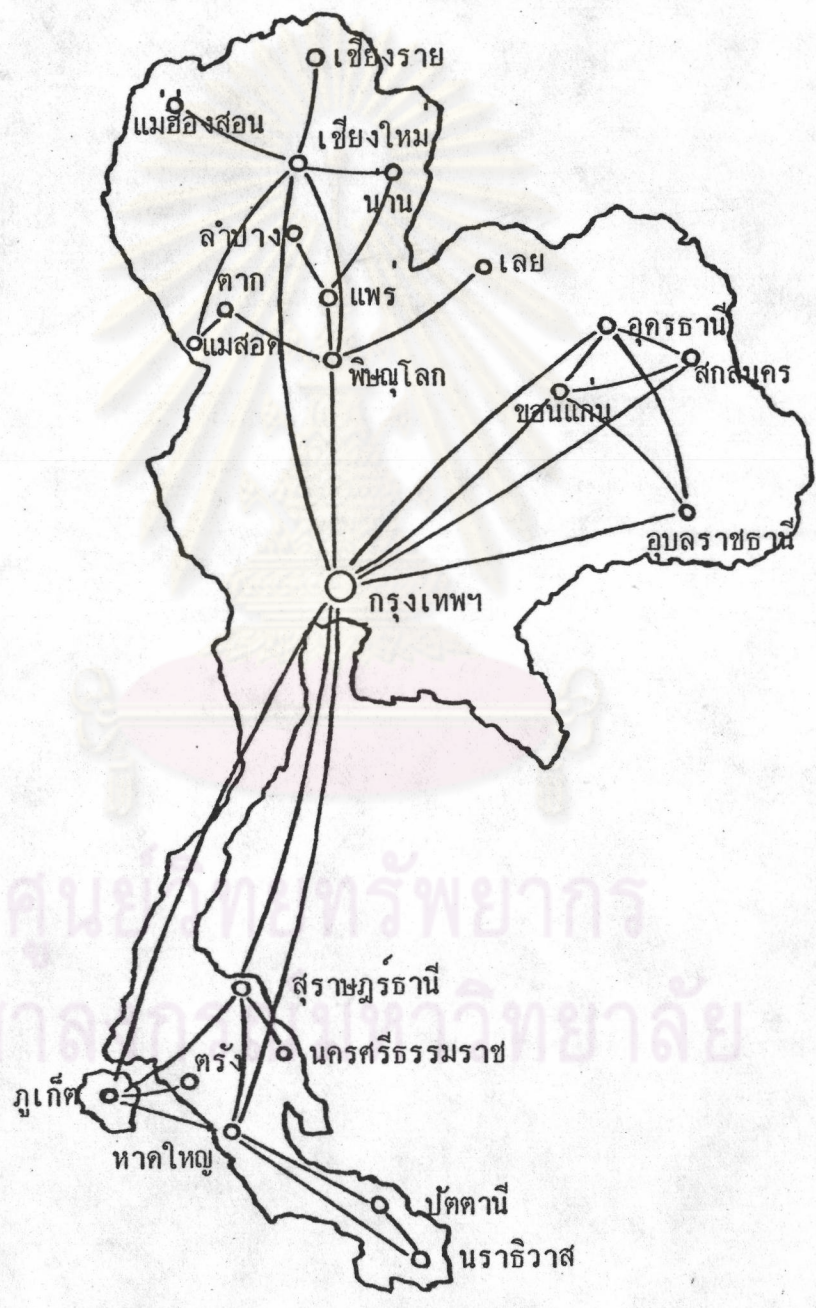
(หน่วย : พันบาท)

ปีงบประมาณ	รายได้ทั้งหมด	รายได้จากผู้โดยสาร	ร้อยละ	รายได้อื่น ๆ	ร้อยละ
2518	165,425	139,058	84.06	26,367	15.94
2519	184,278	153,391	83.25	30,887	16.75
2520	191,390	164,264	85.83	27,126	14.17
2521	265,798	233,942	88.01	31,856	11.99
2522	355,443	304,610	85.70	50,833	14.30
2523	511,390	435,275	85.12	76,115	14.88
2524*	693,190	602,453	86.91	90,737	13.09
2525	801,504	715,832	89.31	85,672	10.69
2526	939,485	862,107	91.76	77,378	8.24
2527	1,131,526	1,053,807	93.13	77,719	6.87
2528	1,327,975	1,223,533	92.14	104,442	7.86

ที่มา: ICAO, Financial Data, 1975-1985.

* ICAO, Civil Aviation Statistic of the World, 1981.

แผนภาพที่ 3.1 : แสดงเส้นทางบินภายในประเทศของบริษัทเดินอากาศไทย จำกัด ในปัจจุบัน



ไทยพลายอิง เซอร์วิส จำกัด⁷

3. การบริการระหว่างการบิน (En Route Service) เป็นการให้บริการแก่อากาศยานในระหว่างทำการบิน ได้แก่ การติดต่อสื่อสารต่าง ๆ การแจ้งข่าว ข้อมูลต่าง ๆ ให้ทราบในระหว่างทำการบิน การให้บริการด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services) ปัจจุบันในประเทศไทยมีหน่วยงานที่ให้บริการนี้ได้แก่ กรมการบินพาณิชย์ การทำอากาศยานแห่งประเทศไทย บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย และกองทัพเรือ
4. ท่าอากาศยาน (Airports) หมายความว่าพื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินหรือพื้นน้ำสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแต่บางส่วนเพื่อการขึ้น-ลง หรือเคลื่อนไหวของอากาศยาน รวมตลอดถึงอาคาร สิ่งติดตั้งและบริภัณฑ์ ซึ่งอยู่ภายในท่าอากาศยานนั้น ท่าอากาศยานเป็นสถานีต้นทางและปลายทางในการเดินทางทางอากาศ ท่าอากาศยานจึงเป็นองค์ประกอบที่จำเป็น เพื่อการให้บริการในส่วนภาคพื้นหรือที่เรียกว่าเป็น Terminal Service

จากองค์ประกอบของการขนส่งทางอากาศดังกล่าวข้างต้น ในการศึกษาที่มีจุดมุ่งหมายที่ศึกษาถึงการลงทุนเพื่อพัฒนาท่าอากาศยาน ซึ่งรัฐบาลเป็นผู้รับภาระในการจัดสร้าง ตลอดจนการพัฒนาและการดำเนินการมาโดยตลอด โดยเหตุผลที่ท่าอากาศยานเป็นองค์ประกอบที่จำเป็นและสำคัญสำหรับการขนส่งทางอากาศ แต่ต้องใช้งบประมาณและทรัพยากรจำนวนมากในการก่อสร้างและการพัฒนา นอกจากนี้ท่าอากาศยานแต่ละแห่งมีขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการขนส่งจำกัดและจำเป็นต้องอาศัยอุปกรณ์ เครื่องมือต่าง ๆ ที่ทันสมัยเหมาะสมกับเทคโนโลยีทางการขนส่งทางอากาศ การพัฒนาท่าอากาศยานจึงเป็นเรื่องที่มีความสำคัญ

⁷บริษัทไทยพลายอิง เซอร์วิส จำกัด เป็นบริษัทเอกชนของคนไทย เปิดทำการบินตั้งแต่วันที่ พ.ศ. 2524 แบบไม่ประจำประเภทเช่าเหมา

ในการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยานนี้หมายความว่ารวมถึงกิจกรรมที่สัมพันธ์กันในการให้บริการภายในท่าอากาศยานด้วย กิจกรรมต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นนี้จะบรรลุผลได้จำเป็นต้องอาศัยส่วนประกอบต่างๆซึ่งจัดไว้หรือมีไว้ในท่าอากาศยานซึ่งประกอบกันขึ้นตามโครงสร้างของท่าอากาศยาน

ในการดำเนินการให้บริการ ณ ท่าอากาศยานนั้น มีส่วนประกอบที่สำคัญแบ่งออกเป็น 2 ส่วนใหญ่ ๆ (แสดงในภาพที่ 3.2)⁸ คือ

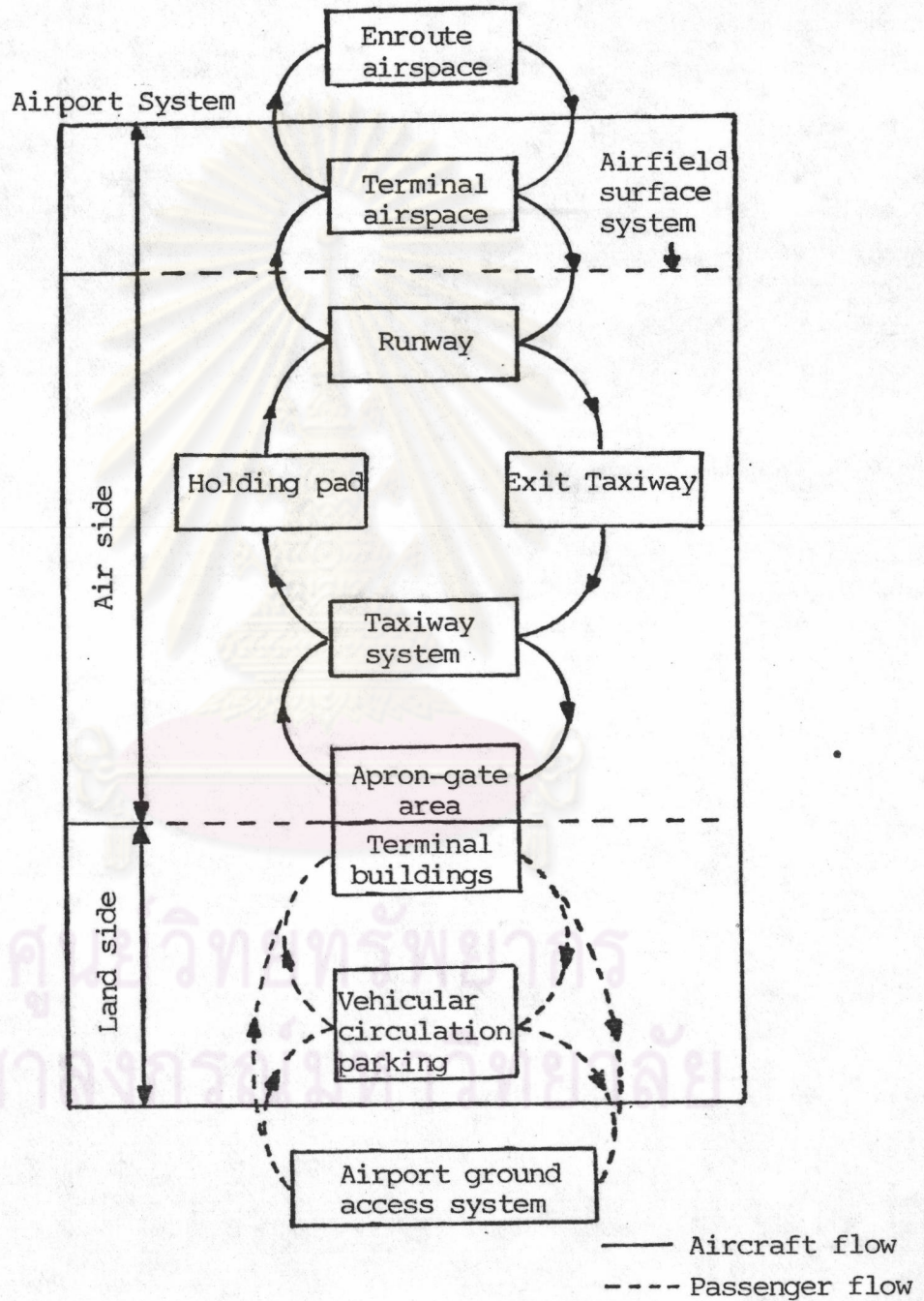
1. เขตการบิน (Airside) คือพื้นที่ภายในสนามบินที่เครื่องบินใช้สำหรับการขึ้น-ลง และขับเคลื่อน และพื้นที่บริเวณใกล้เคียง รวมตลอดถึงอาคารหรือส่วนของอาคารที่ออกไปสู่พื้นที่นั้น ซึ่งมีการควบคุมการเข้าออก เขตการบินนี้เริ่มตั้งแต่พื้นที่ที่ผู้โดยสารออกจากอาคารผู้โดยสารเพื่อไปขึ้นเครื่องบิน หรือบริเวณที่ผู้โดยสารเข้าสู่อาคารผู้โดยสารเมื่อลงจากเครื่องบิน และมีส่วนประกอบอื่น ๆ ในเขตนี้ได้แก่ทางวิ่ง⁹ (Runway) ทางขับ¹⁰ (Taxiway) พื้นที่จอดหรือหยุดของอากาศยาน (Holding pad) หรือบางที่เรียกว่าลานจอดอากาศยาน (Apron) พื้นที่เข้า-ออกของอากาศยาน (Terminal airspace-enroute airspace) การดำเนินการในเขตนี้เป็นส่วนที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการเดินอากาศหรือการทำการบินโดยเฉพาะ

⁸Robert Horonjeff and Francis X. Mc Kelvey, Planning and Design of Airports, 3rd. ed. (Singapore : B and Jo Enterprise Pte Ltd., 1986) pp. 144-145.

⁹ทางวิ่ง คือพื้นที่บนสนามบินที่จัดเตรียมไว้สำหรับการขึ้น-ลงของอากาศยานโดยเฉพาะ

¹⁰ทางขับ คือพื้นที่บนสนามบินที่จัดเตรียมไว้สำหรับให้อากาศยานขับเคลื่อนระหว่างลานจอดเครื่องบินกับทางวิ่ง

แผนภาพที่ 3.2: ส่วนประกอบของท่าอากาศยาน



ที่มา: Robert Horonjeff and Francis X. McKelvey, Planning and Design of Airports, p. 144.


2. เขตนอกการบินหรือพื้นที่ภาคพื้น (Landside) คือพื้นที่และอาคารภายในท่าอากาศยานที่ไม่ได้อยู่ในเขตการบิน ซึ่งเป็นบริเวณที่ผู้ที่มีได้เดินทางสามารถเข้า-ออกได้โดยไม่มี การควบคุม เขตนอกการบินเริ่มตั้งแต่ทางผ่านเข้า-ออกท่าอากาศยาน คือตั้งแต่พื้นที่เข้า-ออกของรถยนต์หรือพาหนะที่ใช้เดินทางมายังท่าอากาศยาน (Vehicular Circulation Parking) รวมถึงพื้นที่ในอาคารผู้โดยสาร (Terminal Building) การดำเนินการในเขตนี้เป็นส่วนที่มีการให้บริการในภาคพื้นดิน ได้แก่ การอำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่จะเดินทาง การดำเนินงานของบริษัทการบิน ตลอดจนขั้นตอนต่าง ๆ เพื่อการเดินทางทางอากาศ

ส่วนประกอบต่าง ๆ ของท่าอากาศยานนี้เป็นสิ่งที่จะช่วยให้บริการ ณ ท่าอากาศยานบรรลุผลได้ การพิจารณาถึงส่วนประกอบเหล่านี้จึงจัดอยู่ในส่วนของท่าอากาศยานที่สำคัญ ปัจจุบันประเทศไทยมีท่าอากาศยานที่เปิดให้บริการการขนส่งทางอากาศแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภทคือ

1. ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ เป็นท่าอากาศยานที่ใช้เพื่อการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ มีอยู่หลายแห่งได้แก่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานอุตะเกา¹¹ เดิมท่าอากาศยานเหล่านี้เป็นท่าอากาศยานที่ให้บริการเพื่อการขนส่งทางอากาศภายในประเทศมาก่อน และถึงแม้จะได้ประกาศยกฐานะเป็นท่าอากาศยานระหว่างประเทศแล้วแต่ก็ยังคงให้บริการการขนส่งทางอากาศภายในประเทศอยู่

¹¹ ในปัจจุบัน ท่าอากาศยานอุตะเกา ใช้เป็นท่าอากาศยานสำรองของท่าอากาศยานกรุงเทพ ยังไม่มีเที่ยวบินประจำไปให้บริการ ณ ท่าอากาศยานแห่งนี้ มีเพียงเที่ยวบินประเภทเช่าเหมาและใช้ในการฝึกบินเท่านั้น

นอกจากนี้ กรมการบินพาณิชย์ได้ทำการจัดสร้างและพัฒนาท่าอากาศยานต่าง ๆ เพื่อให้เหมาะสมกับเทคโนโลยีทางการขนส่งทางอากาศ เช่นต้องสัมพันธ์กับขนาด/จำนวนของเครื่องบินที่ใช้ และสามารถรองรับปริมาณการเดินทางที่เกิดขึ้น อย่างไรก็ตามความสามารถในการจัดสรรงบประมาณมาใช้เพื่อการพัฒนาที่มีอยู่จำกัด ดังนั้น การวางแผนในการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อให้ระบบการขนส่งทางอากาศเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพจึงเป็นสิ่งจำเป็น รัฐบาลได้เข้ามามีบทบาทอย่างมากในการวางแผนกำหนดนโยบายในการพัฒนาการขนส่งทางอากาศขึ้น โดยจัดไว้เป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ¹² เพื่อเป็นแนวทางในการจัดสรรงบประมาณและการดำเนินการต่าง ๆ



ศูนย์วิทยุทรัพยากร
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

¹²ดูเพิ่มเติมในภาคผนวก ข.