ทิศทางการพัฒนาท่าอากาศยานของประเทศไทย

ท่าอากาศยานถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญของระบบการขนส่งทางอากาศ เป็นภาคส่วนที่สร้างรายได้ให้แก่ประเทศสหรัฐอเมริกาถึงร้อยละ 7 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมของประเทศ อย่างไรก็ตามการก่อสร้างท่าอากาศยานต้องใช้เงินลงทุนสูง นอกจากนั้นยังมีค่าบำรุงรักษาและค่าใช้จ่ายในการพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อดำเนินการได้ตามมาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย

ที่ผ่านมาประเทศไทยไม่มีแผนแม่บทระบบท่าอากาศยานของประเทศ การวางแผนพัฒนาท่าอากาศยานขาดการบูรณาการ ต่างคนต่างทำ ทำให้ไม่สามารถรองรับความต้องการได้เต็มศักยภาพ นอกจากนั้นจังหวัดที่ยังไม่มีท่าอากาศยานได้ร้องขอให้มีการก่อสร้างท่าอากาศยานในพื้นที่ ดังนั้นเพื่อให้ประเทศไทยมีแนวทางในการพัฒนาท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบันและก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่เพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นในอนาคต สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) จึงได้จัดทำแผนแม่บทการจัดตั้งสนามบินพาณิชย์ของประเทศ โดยได้แบ่งกลุ่มท่าอากาศยานในประเทศไทยออกเป็น 4 กลุ่ม เพื่อกำหนดบทบาทและแนวทางการพัฒนาให้สอดคล้องกับสภาวการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป ดังนี้

กลุ่มท่าอากาศยาน	คำนิยาม	ท่าอากาศยาน
1) ท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์กลางหลัก (Primary Hub Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่มาก - มีเที่ยวบินทั้งภายในและเที่ยวบินระยะใกล้ ปานกลาง และระยะไกลระหว่างประเทศ เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลักในต่างประเทศ (connecting flight) - มีจำนวนผู้โดยสารมากกว่า 25 ล้านคนต่อปี	สุวรรณภูมิ ดอนเมือง
2) ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง (Secondary Hub Airports)	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ - ให้บริการเที่ยวบินแบบจุดต่อจุด(point to point) เที่ยวบินทั้งภายในและระยะใกล้ ปานกลาง และระยะไกล ระหว่างประเทศแต่ต่ำกว่าศูนย์กลางหลัก - จำนวนผู้โดยสารระหว่าง 5-25 ล้านคนต่อปี	เชียงใหม่ ภูเก็ต
3) *ท่าอากาศยานระดับภาค (Regional Airports)*	- ตั้งอยู่ในพื้นที่เมืองขนาดใหญ่ที่ตอบสนองความต้องการในการเดินทางทางอากาศของประชาชนในจังหวัดและในภาคนั้น ๆ - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก อาจมีเที่ยวบินระยะใกล้ และระยะปานกลางระหว่างประเทศบ้าง - มีจำนวนผู้โดยสารระหว่าง 1-5 ล้านคนต่อปี	กระบี่ หาดใหญ่ อุดรธานี สุราษฎร์ธานี สมุย เชียงราย ขอนแก่น อุบลราชธานี นครศรีธรรมราช
4) *ท่าอากาศยานระดับจังหวัด (Local Airports)*	- ตั้งอยู่ในพื้นที่จังหวัดเพื่อตอบสนองการเดินทางทางอากาศของประชากรในจังหวัดหนึ่งหรือพื้นที่ใดพื้นที่หนึ่ง - ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศเป็นหลัก - มีจำนวนผู้โดยสารน้อยกว่า 1 ล้านคนต่อปี	ตรัง พิษณุโลก สกลนคร น่านนคร นครพนม ร้อยเอ็ด ลำปาง เลย นราธิวาส แม่สอด อู่ตะเภา บุรีรัมย์ ชุมพร ระนอง ตราด สุโขทัย แพร่ แม่ฮ่องสอน หัวหิน ปาย แพร่ เพชรบูรณ์ นครราชสีมา ตาก แม่สะเรียง

แผนแม่บทฯ ได้กำหนดวิสัยทัศน์และเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์ เพื่อการพัฒนาในระยะ 20 ปี ให้สอดคล้องกับยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปีที่รัฐบาลจัดทำขึ้น โดยจะส่งเสริมให้บรรลุผลตามนโยบายการเป็นศูนย์กลางการบินของประเทศ ดังนี้

วิสัยทัศน์ "ระบบท่าอากาศยานที่เชื่อมโยงและขับเคลื่อนการพัฒนาของประเทศ"

เป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์

มิติเป้าหมายเชิงยุทธศาสตร์	เป้าหมาย
1) ความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัย (Safety & Security)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท. - อุบัติเหตุและอุบัติการณ์ที่เกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยาน ต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น - การละเมิดมาตรฐานรักษาความปลอดภัยต้องไม่มีอัตราเพิ่มขึ้น
2) ความสามารถในการเข้าถึง (Accessibility)	- จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินภายในประเทศ เชื่อมต่อกับท่าอากาศยานศูนย์กลางหลัก ท่าอากาศยานศูนย์กลางรอง และ/หรือท่าอากาศยานระดับภาคได้ในระยะเวลาการเดินทางถนนและ/หรือทางรางไม่เกิน 90 นาที - จำนวนประชากรทั่วประเทศร้อยละ 80 สามารถเข้าถึงท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินระหว่างประเทศได้ในระยะเวลารวมในการเดินทางทุกรูปแบบไม่เกิน 180 นาที
3) ความสามารถในการเชื่อมต่อ (Connectivity)	- ท่าอากาศยานต้องรักษาและพัฒนาบริการด้านการบินให้มีความสามารถในการเชื่อมต่อกับท่าอากาศยานอื่นที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน - ท่าอากาศยานต้องร่วมบูรณาการการพัฒนาระบบขนส่งรูปแบบอื่นกับบริการขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานที่เหมาะสมกับประเภทของท่าอากาศยาน
4) คุณภาพการให้บริการ (Service Quality)	- ท่าอากาศยานต้องดำเนินงานได้ไม่น้อยกว่ามาตรฐานด้านความปลอดภัยและการรักษาความปลอดภัยที่กำหนดโดย กพท. - ท่าอากาศยานต้องมีความสามารถในการให้บริการและพัฒนาบริการให้สอดคล้องกับความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการ
5) ประสิทธิภาพการดำเนินงาน (Operational Efficiency)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพ โดยใช้ทรัพยากรอย่างคุ้มค่า เพื่อส่งมอบคุณค่าให้กับผู้มีส่วนเกี่ยวข้องที่สำคัญ
6) ความยั่งยืน (Sustainability)	- ท่าอากาศยานต้องสามารถพัฒนาและรักษาสมดุลของการดำเนินงานและการพัฒนาท่าอากาศยานใน 3 มิติหลัก ได้แก่ มิติด้านสังคม เศรษฐกิจ และสิ่งแวดล้อม

เพื่อให้ทิศทางการพัฒนาในระยะยาวอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง จึงกำหนดเป้าหมายการพัฒนาเป็น 4 ระยะ ตามกรอบยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี ดังนี้

ระยะที่ 1 (พ.ศ. 2560 – 2564) "ยกระดับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรขนส่ง" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการปรับปรุง พัฒนาปัจจัยที่สำคัญของขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรและการขนส่งทางอากาศเพื่อให้เพียงพอกับความต้องการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว

ระยะที่ 2 (พ.ศ. 2565 – 2569) "ยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขัน" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างกลไกที่ส่งเสริมการยกระดับขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจท่าอากาศยาน ส่งเสริมให้ผู้ประกอบการท่าอากาศยานทุกระดับให้ความสำคัญกับการดำเนินงานและ

การพัฒนาที่มุ่งตอบสนองความต้องการและความคาดหวังของผู้ใช้บริการและผู้มีส่วนได้ส่วนเสียที่สำคัญในการดำเนินงานและธุรกิจท่าอากาศยาน

ระยะที่ 3 (พ.ศ. 2570 – 2574) "ท่าอากาศยานชั้นนำแห่งนวัตกรรม" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างวัฒนธรรมแห่งนวัตกรรมที่สามารถใช้ประโยชน์ได้จริงและเกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง มีความได้เปรียบในการแข่งขันจากการใช้นวัตกรรมที่พัฒนาขึ้น และสามารถสร้างคุณค่าได้อย่างแท้จริง

ระยะที่ 4 (พ.ศ. 2575 – 2579) "ท่าอากาศยานแห่งความยั่งยืน" โดยมีเป้าหมายการพัฒนาที่ให้ความสำคัญกับการสร้างความยั่งยืนของท่าอากาศยานให้มีระบบท่าอากาศยานที่มีการพัฒนาผลผลิตที่สร้างผลลัพธ์ได้ตามเป้าหมายอย่างต่อเนื่อง สามารถขับเคลื่อนการพัฒนาสังคม เศรษฐกิจและสิ่งแวดล้อมได้อย่างสมดุล

ตามแผนแม่บทฯ ท่าอากาศยานที่มีอยู่ในปัจจุบันนั้น จะต้องมีการพัฒนา Airside และ Landside เพื่อให้รองรับปริมาณการจราจรที่เพิ่มขึ้นในอนาคต นอกจากนี้ ยังจำเป็นต้องมีการจัดตั้งท่าอากาศยานแห่งใหม่จำนวน 2 แห่ง คือ (1) ภาคใต้ เขตพื้นที่จังหวัดภูเก็ต โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสมคือ ตำบลโคกกลอย อำเภอตะกั่วทุ่ง จังหวัดพังงา และ (2) ภาคเหนือ เขตพื้นที่จังหวัดเชียงใหม่/ลำพูน โดยมีพื้นที่ที่เหมาะสมคือ อำเภอสันกำแพง จังหวัดเชียงใหม่และอำเภอบ้านธิ จังหวัดลำพูน เนื่องจากพื้นที่เดิมที่มีอยู่ไม่สามารถรองรับการเติบโตได้ในอีก 20 ปีข้างหน้าได้อย่างเพียงพอ ขณะที่ภาคอีสานไม่พบว่าต้องมีท่าอากาศยานแห่งใหม่ แต่พื้นที่ที่อยู่นอกพื้นที่การให้บริการ (Catchment Area) มีความต้องการต่ำไม่คุ้มค่าต่อการลงทุน สามารถใช้บริการท่าอากาศยานใกล้เคียงได้ แต่อาจใช้เวลามากกว่า 90 นาที อย่างไรก็ตามหากภาคเอกชนมีความสนใจต้องการลงทุนก็สามารถดำเนินการได้ตามหลักเกณฑ์ที่กำหนดไว้ในแผนแม่บทฯ

.....

สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
ฝ่ายส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน
กองนโยบายและยุทธศาสตร์
ธันวาคม 2560