

แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลา
เที่ยวบินของท่าอากาศยาน

โดย

นายศิริโรตม์ ดวงรัตน์
รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๒
ประจำปีการศึกษา พุทธศักราช ๒๕๖๓

หนังสือรับรอง

วิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ ได้อนุมัติให้เอกสารวิจัย เรื่อง “แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน” ลักษณะ วิชาการเศรษฐกิจ ของ นายศิริโรตม์ ดวงรัตน์ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๒ ประจำปีการศึกษา ๒๕๖๓

พลโท

(พิสิทธิ์ ปฐมอม)

ผู้อำนวยการวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร
สถาบันวิชาการป้องกันประเทศ

บทคัดย่อ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ
ผู้วิจัย นายศิโรตม์ ดวงรัตน์ **หลักสูตร** วปอ. **รุ่นที่** ๖๒

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาโครงสร้างการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานในประเทศไทย วิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน และแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตการศึกษาวิจัยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ใช้การวิจัยเชิงคุณภาพ โดยวิเคราะห์เนื้อหาจากการรวบรวมข้อมูลเชิงพื้นที่ การสัมภาษณ์เชิงลึก ควบคู่ไปกับการศึกษาข้อมูลจากตำรา เอกสาร แนวคิดและทฤษฎีต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า โครงสร้างการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ประกอบด้วย ๑) คณะกรรมการจัดสรรเวลาทำหน้าที่กำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบิน ๒) การดำเนินงานหรือการอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน ๓) พารามิเตอร์สำหรับใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน และ ๔) การลงโทษ ส่วนปัญหาและอุปสรรคในการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ได้แก่ ปัญหาสายการบินไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร ความต้องการในการใช้บริการท่าอากาศยานของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมีเป็นจำนวนมาก โครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานมีไม่เพียงพอกับปริมาณความต้องการการขนส่งทางอากาศ ขาดการส่งเสริมให้มีการกระจายความต้องการด้านการบินออกไปยังภูมิภาคต่างๆ และการบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษที่มีความเหมาะสม

แนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ประกอบด้วย ๑) การจัดสรรเวลาจำเป็นจะต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใสบนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีของสนามบิน โดยปราศจากการแทรกแซงและควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ ๒) การให้ความสำคัญกับการควบคุมติดตาม การใช้เวลา และประเภทของอากาศยานของสายการบินให้ตรงตามที่ได้รับอนุญาตและตามเวลาที่ได้รับการจัดสรรอย่างเคร่งครัด ควบคู่กับการมีบทลงโทษที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อให้สายการบินปฏิบัติตาม และควบคุมสายการบินให้ทำการบินตรงตามเวลาที่จัดสรร ไม่ยื่นขอการจัดสรรเกินความจำเป็น ๓) การให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ในภูมิภาคของประเทศ เช่น ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานกระบี่ เป็นต้น ๔) การให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการท่าอากาศยานโดยการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพและการปรับปรุงสาธารณูปโภค และ ๕) การให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของท่าอากาศยาน ผ่านการจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้ดำเนินการ และให้มีการจัดทำแบบจำลองเสมือนจริง เพื่อให้ได้ข้อมูล ปริมาณรองรับการใช้งานที่ถูกต้อง และใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด

Abstract

Title	Guidelines for improving management efficiency and flight time allocation of airports		
Field	Economy		
Name	Mr.Sirote Duangratana	Course NDC	Class 62

This research aims to study the structure of flight time allocation of airports in Thailand Analyze problems and obstacles in the management and allocation of flight times of the airport. And guidelines for optimizing the management and allocation of flight times of airport. The researcher determined the scope of the study, only Suvarnabhumi Airport using qualitative research. By analyzing content from spatial data collection In-depth interviews Along with studying information from textbooks, documents, concepts and theories associated.

The results of the research found that the airport's flight time allocation structure consists of: 1) The Time Allocation Committee is responsible for setting up policies and criteria for allocation of flight times. 2) Operations or facilitation of flight scheduling and coordination of flight time allocation 3) parameters for allocation of flight time and 4) Punishment. Problems and obstacles in the management and allocation of flight times of airports, such as problems of airlines failing to fly according to the allocated flight schedule. The demand for the airline's airport services during the same period was high. The airport's infrastructure is insufficient to meet the demand for air transport. Lack of promotion for the distribution of aviation needs to different regions. Law enforcement and the penalties that are appropriate.

Guidelines for optimizing the management and allocation of flight times of The airport consists of: 1) Allocating time with transparency Without interference and safety factors should be considered. 2) Strictly focus on controlling the use of allocated time along with having appropriate penalties. 3) Increasing air transportation capability through the development of regional airports of the country such as Udonthani International Airport or Krabi International Airport, etc. 4) Increasing capacity to support airport services by expanding physical infrastructure and improving utilities. and 5) Analysis of airport needs and capacity Through hiring of specialized experts as an operator And to make a virtual model To get information.

คำนำ

ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้มีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น เช่น การส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้เป็นอุตสาหกรรมและการบริการแห่งอนาคต การสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศไทยให้เป็นที่ไปตามยุทธศาสตร์ชาติ

ถึงแม้ว่าในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศไทยจะเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศ ทั้งจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๕๓-๒๕๖๐ ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๑๒.๕๓ และ ๑๑.๒๕ ต่อปี ตามลำดับ อย่างไรก็ตามตั้งแต่กลางปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา พบว่าจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารกลับเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) ได้ติดตามสถานการณ์ของท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบทั้ง ๖ แห่งอย่างใกล้ชิด ซึ่งจากข้อมูลตารางการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ปรากฏว่ามีสายการบินที่แจ้งขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรรเป็นจำนวนมาก รวมทั้งสายการบินบางส่วนที่ไม่ทำการบินตามที่แจ้งขอทำการบินเลย ซึ่งส่งผลให้ทั้งท่าอากาศยานและประเทศสูญเสียโอกาสจากกลุ่มสายการบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบินแต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา เนื่องจากได้จัดสรรเวลาให้กับสายการบินข้างต้นเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานแล้ว ซึ่งจะทำให้เป็นข้อจำกัดของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ และรายได้ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

(นายศิโรตม์ ดวงรัตน์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่น ๖๒

ผู้

กิตติกรรมประกาศ

งานศึกษานี้สำเร็จได้ด้วยความรู้และความช่วยเหลือจากอาจารย์ที่ปรึกษา ผู้ซึ่งกรุณาให้ความรู้ คำแนะนำ คำปรึกษาและตรวจแก้ไขจนเสร็จสมบูรณ์ ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

กราบขอบพระคุณคณาจารย์หลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักร รุ่นที่ ๖๒ ที่ได้เสริมสร้างกระบวนการคิดและวิเคราะห์ปัญหาต่างๆ ที่สามารถนำไปใช้ให้เกิดประโยชน์ต่อการตนเอง สังคม และประเทศชาติ รวมทั้งเจ้าหน้าที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องของหลักสูตรการป้องกันราชอาณาจักรที่ได้ให้ความสะดวก ให้การสนับสนุนและให้ความช่วยเหลือด้วยดีตลอดมา

กราบขอบพระคุณสำหรับกำลังใจที่ยิ่งใหญ่จากครอบครัวอันเป็นที่รักยิ่ง ที่ให้การสนับสนุนช่วยเหลือในทุกๆ ด้าน ทำให้การศึกษาสำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

ขอบคุณเพื่อนทุก ๆ ท่านที่คอยช่วยเหลือและให้กำลังใจแก่กัน

ท้ายที่สุดนี้ ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่า ผลจากการศึกษาในครั้งนี้ จะเป็นประโยชน์ต่อการเข้าใจโครงสร้างการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ปัญหาและอุปสรรคของการบริหารจัดการจัดสรรเวลาเที่ยวบินที่เกิดขึ้น รวมถึงได้แนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

หากมีข้อบกพร่องประการใด ผู้วิจัยขอน้อมรับและขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

(นายศิโรตม์ ดวงรัตน์)

นักศึกษาวิทยาลัยป้องกันราชอาณาจักร

หลักสูตร วปอ. รุ่น ๖๒

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
Abstract	ข
คำนำ	ค
กิตติกรรมประกาศ	ง
สารบัญ	จ
สารบัญแผนภาพ	ช
บทที่ ๑ บทนำ	๑
ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา	๑
วัตถุประสงค์การวิจัย	๓
ขอบเขตของการวิจัย	๓
วิธีดำเนินการวิจัย	๔
ประโยชน์ที่รับจากการวิจัย	๕
คำจำกัดความ	๕
บทที่ ๒ การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	๖
ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน	๖
กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวกับการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน	๑๒
สถานการณ์และทิศทางอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ	๑๓
แนวคิดการบริหารจัดการสนามบิน	๑๖
หน้าที่และความรับผิดชอบของท่าอากาศยาน	๑๘
ความหมายและความเป็นมาของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน	๒๐
หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของท่าอากาศยานการจัดสรรเวลาเที่ยวบินใน	
ต่างประเทศ	๒๔
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	๒๕
กรอบแนวคิดของการวิจัย	๒๘
สรุป	๒๙
บทที่ ๓ การบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน	๓๐
ความสำคัญของการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน	๓๐
รูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน	๓๒
หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาของท่าอากาศยาน	๓๖
ปัญหาและอุปสรรคของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน	๓๘
สรุป	๔๒

	หน้า
บทที่ ๔ แนวทางการบริหารจัดการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน	๔๕
แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา	๔๕
การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลา	๔๘
สรุป	๕๒
บทที่ ๕ สรุปและข้อเสนอแนะ	๕๔
สรุป	๕๔
ข้อเสนอแนะ	๕๗
บรรณานุกรม	๖๒
ภาคผนวก	๖๕
ประวัติย่อผู้วิจัย	๗๐

สารบัญแผนภาพ

๑-๑ การจัดสรรเวลาการบิน (Slot) คือ

หน้า

๒

บทที่ ๑

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของการศึกษา

ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้มีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น เช่น การส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้เป็นอุตสาหกรรมและการบริการแห่งอนาคต การสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ถึงแม้ว่าในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศไทยจะเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว มีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศ ทั้งจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบิน มีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องเฉลี่ยร้อยละ ๑๑.๒ และ ๑๐.๕ ต่อปี ขณะที่แผนพัฒนาท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ไม่สามารถดำเนินการขยายขีดความสามารถให้สอดคล้องตามแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ แผนของกระทรวงคมนาคม และแผนของกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในการตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารและสายการบินที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วได้ ส่งผลให้ศักยภาพและระดับการให้บริการ (Level of Services) ของท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. ลดลง รวมทั้งเกิดข้อจำกัดต่างๆ ทั้งในภายในอาคารผู้โดยสาร (Landside) และในเขตการบิน (Airside) ทำให้ไม่สามารถรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารที่เพิ่มสูงขึ้นได้อย่างมีประสิทธิภาพ ส่งผลให้คณะกรรมการจัดการสรรเวลา ซึ่งทำหน้าที่จัดการสรรเวลาการบินให้กับสายการบินต่างๆ ที่มีความประสงค์จะทำการบินเข้ามายังประเทศไทย มีความจำเป็นที่จะต้องปฏิเสธความต้องการของสายการบิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ตามแผนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี รวมทั้งเกิดการสูญเสียโอกาสและรายได้จากเที่ยวบินและนักท่องเที่ยวที่ต้องการเข้ามาท่องเที่ยวและใช้บริการต่างๆ ในประเทศไทย

อย่างไรก็ตามตั้งแต่กลางปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา พบว่าจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารกลับเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดย ทอท. ได้ติดตามสถานการณ์ของท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบทั้ง ๖ แห่งอย่างใกล้ชิด ซึ่งจากข้อมูลตารางการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ปรากฏว่ามีสายการบินที่แจ้งขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรรเป็นจำนวนมาก รวมทั้งสายการบินบางส่วนที่ไม่ทำการบินตามที่แจ้งขอทำการบินเลย ซึ่งส่งผลให้ทั้งท่าอากาศยานและประเทศสูญเสียโอกาสจากกลุ่มสายการบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบินแต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา เนื่องจากได้จัดสรรเวลาให้กับสายการบินข้างต้นเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานแล้ว ซึ่งจะทำให้เป็นข้อจำกัดของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ และรายได้ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

แผนภาพที่ ๑-๑ การจัดสรรเวลาการบิน (Slot) คือ

CAAT
สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย
The Civil Aviation Authority of Thailand

**Did You Know ?
Airport Slot หรือ Slot คือ**

การอนุมัติเวลาโดย Slot Coordinator ให้แก่เที่ยวบินที่มันจะทำการบินมาได้โครงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกอย่างเต็มรูปแบบของสนามบินที่มีความหนาแน่นระดับ 3

Slot Coordinator of Thailand :
กลุ่มจัดสรรเวลาการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย

Why have slots ?

โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินไม่เพียงพอหรือไม่สามารถรองรับเที่ยวบินที่ต้องการบินได้ทั้งหมด จึงจำเป็นต้องมีการจัดสรรเวลาเที่ยวบินและยังทำให้การบริหารจัดการของสนามบินมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นจากการวางแผนล่วงหน้าอีกด้วย

สนามบินมีการจัดระดับความหนาแน่น (Level of Airport) เพื่อใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน แบ่งออกเป็น 3 ระดับ

Level 1 - Non-Coordinated/Non-Facilitated

- โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินเพียงพอต่อความต้องการทำการบินทั้งหมด (Demand < Capacity)
- สายการบินสามารถติดต่อขอผูกมัดกับสนามบินได้โดยตรง เพื่อให้สนามบินเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกไว้รองรับ
- สนามบินระดับ 1 ของประเทศไทย เช่น อุบลราชธานี อุตรดิตถ์ นราธิวาส ฯลฯ

Level 2 - Facilitated

- สนามบินมีความหนาแน่นในบางช่วงเวลาของวันหรือสัปดาห์หรือฤดูกาล (Demand ≤ Capacity)
- สายการบินแจ้งแผนการบินกับ Schedule Facilitator เพื่อขอรับการจัดตารางการบิน
- Schedule Facilitator จัดตารางการบินโดยหลีกเลี่ยงช่วงเวลาที่มีความหนาแน่น
- สนามบินระดับ 2 ของประเทศไทย ได้แก่ เชียงราย หาดใหญ่ กระบี่ และอุตุเยกา

Level 3 - Coordinated

- มีความต้องการทำการบินเกินกว่าโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินจะรองรับได้ (Demand > Capacity)
- ไม่สามารถขยายโครงสร้างสนามบินหรือเพิ่มขีดความสามารถเพื่อแก้ไขความแออัดของเที่ยวบินได้ในระยะเวลายาวไกล
- การปรับตารางการบินอาจไม่ตอบสนองตามความต้องการได้ทั้งหมด เนื่องจากขีดความสามารถโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินมีจำกัด
- ทุกเที่ยวบินจะต้องได้รับการจัดสรรเวลาจาก Slot Coordinator ก่อนทำการบินมายังสนามบินระดับ 3
- มีการเก็บประวัติการบิน (Historic หรือ Grandfather Rights)
- สนามบินระดับ 3 ของประเทศไทย ได้แก่ สุวรรณภูมิ ดอนเมือง ภูเก็ต และเชียงใหม่

Demand

Month	Demand	Capacity
1	20	30
2	25	30
3	30	30
4	35	30
5	40	30
6	45	30
7	50	30
8	55	30
9	60	30
10	65	30
11	70	30
12	75	30
13	80	30
14	85	30
15	90	30
16	95	30
17	100	30
18	105	30
19	110	30
20	115	30
21	120	30
22	125	30
23	130	30
24	135	30
25	140	30
26	145	30
27	150	30
28	155	30
29	160	30
30	165	30
31	170	30

Coordinated

Month	Coordinated	Capacity
1	30	30
2	30	30
3	30	30
4	30	30
5	30	30
6	30	30
7	30	30
8	30	30
9	30	30
10	30	30
11	30	30
12	30	30
13	30	30
14	30	30
15	30	30
16	30	30
17	30	30
18	30	30
19	30	30
20	30	30
21	30	30
22	30	30
23	30	30
24	30	30
25	30	30
26	30	30
27	30	30
28	30	30
29	30	30
30	30	30
31	30	30

ที่มา : สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย, ๒๕๖๒

จากข้อมูลการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน โดยการตรวจสอบข้อมูลเที่ยวบินที่ทำการบินผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ช่วงฤดูหนาว ปี ๒๕๖๑ (๒๘ ตุลาคม ๒๕๖๑ – ๓๐ มีนาคม ๒๕๖๒) สายการบินที่มีอัตราการไม่ทำการบินมากที่สุด คือ Pakistan Airlines มีอัตราการไม่ทำการบินร้อยละ ๗๑.๑ รองลงมา คือ Okay Airways และ US-Bangla Airlines มีอัตราการไม่ทำการบินร้อยละ ๖๕.๙ และ ๖๕.๕ ตามลำดับ ส่วนสายการบินที่มีข้อมูลในระบบแต่ไม่ได้ทำการบินได้แก่ TATA SIA Airlines, Air Mauritius, Asia Atlantic Airlines และ YTO Cargo Airlines เป็นต้น

นอกจากนี้ ปัญหาสายการบินที่แจ้งขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรรยังส่งผลทำให้ภาคการท่องเที่ยวไม่สามารถขยายฐานนักท่องเที่ยวใหม่ๆ โดยเฉพาะกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ เนื่องจากไม่สามารถรองรับเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นได้จากสายการบินของยุโรป รัสเซีย และอีกหลายประเทศที่เป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวคุณภาพ ทำให้ประเทศไทยเสียโอกาสในการที่จะมีนักท่องเที่ยวคุณภาพเข้ามาในประเทศไทย

ดังนั้นเพื่อให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น การให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน จึงมีความสำคัญต่อการส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้เป็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต การสร้างความหลากหลายและรายได้ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย เพราะการขับเคลื่อนต่างๆ ล้วนต้องเกิดจากการมีประสิทธิภาพในการขนส่งทางการอากาศจากทรัพยากรในการจัดสรรเวลาที่มีอย่างจำกัดในปัจจุบัน ท่าอากาศยานจึงต้องมีประสิทธิภาพ

ในการจัดสรรเวลา เพื่อรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสาร โดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศไทย มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศ จึงมีความจำเป็นจะต้องศึกษาแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน ในการกำหนดหลักเกณฑ์ที่สามารถใช้บังคับสายการบินได้จริงในทางปฏิบัติ เพื่อป้องกันมิให้เกิดปัญหาสูญเสียโอกาสจากกลุ่มสายการบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบิน แต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา เพื่อลดผลกระทบต่อรายได้ของ ทอท. และสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติต่อไป

จากเหตุผลข้างต้น จะเห็นได้ว่า ปัญหากรณีสายการบินได้ขอช่วงเวลาทำการบินกับการท่าอากาศยาน แต่ไม่ทำการบินตามช่วงฤดูกาลเป็นเรื่องสำคัญ ถือเป็น การทำให้ ทอท. สูญเสียผลประโยชน์ หากดำเนินการแก้ไขปัญหบางสายการบินที่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ขออนุญาตไว้ ปัญหาเที่ยวบินล่าช้า และปัญหาการยกเลิกเที่ยวบินที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานในช่วงเวลาที่ได้ขอทำการบินสัมฤทธิ์ผลจะส่งผลกระทบต่อรายได้และสามารถพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ ภาครัฐสามารถทำการส่งเสริมการขายและเจรจาขยายตลาดนักท่องเที่ยวกลุ่มใหม่ๆ เพิ่มขึ้นส่งผลเศรษฐกิจของประชาชนและของประเทศชาติ เพื่อจะได้นำผลการศึกษามากำหนดแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน อย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยสนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของธุรกิจท่องเที่ยว การขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศตามนโยบายของรัฐบาล ดังนั้น ผู้วิจัยจึงมีความสนใจศึกษาแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานจะได้นำผลการศึกษามาเป็นประโยชน์ในการเร่งแก้ไขปัญหกรณีสายการบินได้ขอช่วงเวลาทำการบิน แต่ไม่ทำการบินตามช่วงฤดูกาล ทำให้ประเทศไทยเสียประโยชน์

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาโครงสร้างการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบิน และความเสียหายของการขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรร
๓. เพื่อเสนอแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านพื้นที่วิจัย (Area Scope) ศึกษาเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
๒. ขอบเขตด้านเนื้อหา (Content Scope) ศึกษาข้อมูลสถิติตามตารางบิน การบินในฤดูร้อนและฤดูหนาวตั้งแต่ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนสภาพปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา โดยการวิจัยนี้ใช้การเก็บข้อมูลจากระบบบันทึกข้อมูลการบินของ ทอท. เท่านั้น
๓. ขอบเขตด้านเวลา (Time Scope) ดำเนินการตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ถึง พฤษภาคม ๒๕๖๓

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา การรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเกี่ยวข้องกับการจัดสรรตารางบินของท่าอากาศยานควบคู่ไปกับการศึกษาข้อมูลสถิติของจำนวนเที่ยวบิน ข้อมูลจากตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้อง และใช้การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ในการนำเสนอข้อมูล ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดวิธีการดำเนินการวิจัย ดังนี้

๑. การรวบรวมข้อมูล

๑.๑ ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริหารงานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ หรือการปฏิบัติงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน และสายการบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยการคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างด้วยวิธีการเลือกตัวอย่างแบบเจาะจง (Purposive Sampling) ได้แก่ ผู้บริหารของสำนักงานคณะกรรมการการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ผู้บริหารของ ทอท. ที่เกี่ยวข้องกับงานด้านการปฏิบัติงานเขตการบิน เจ้าหน้าที่ และตัวแทนสายการบิน

๑.๒ การรวบรวมของข้อมูล

๑.๒.๑ ข้อมูลทุติยภูมิ ดำเนินการโดยการศึกษาค้นคว้าจากตำรา เอกสารต่างๆ หลักเกณฑ์และวิธีปฏิบัติ

๑.๒.๒ ข้อมูลปฐมภูมิ ดำเนินการโดยการสัมภาษณ์เชิงลึก กลุ่มตัวอย่างผู้บริหารเจ้าหน้าที่ ตัวแทนสายการบิน และผู้เกี่ยวข้อง

๒. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสัมภาษณ์เชิงลึก ประกอบด้วย แนวคำถามประกอบการสัมภาษณ์ และการเก็บรวบรวมข้อมูลโดยการวิจัยเอกสาร (Documentary Study) ด้วยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา ทั้งทางด้านเอกสาร วารสาร บทความ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งวิทยานิพนธ์ และหาข้อมูลจากสื่ออินเทอร์เน็ต เพื่อศึกษาข้อมูลทั่วไปของพื้นที่ที่ใช้ในการศึกษา

๓. การวิเคราะห์ข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึกและข้อมูลที่ได้จากการศึกษาจากตำราและเอกสารต่าง ๆ มาทำการวิเคราะห์เนื้อหา (Context Analysis) ทำการเปรียบเทียบ และสังเคราะห์ข้อมูล ตามแนวคิด ทฤษฎี และหลักการต่างๆ ที่ใช้เป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้

๔. การนำเสนอข้อมูล โดยการนำข้อมูลที่ผ่านการวิเคราะห์แล้ว มาทำการสรุปและประมวลผล และนำเสนอข้อมูลดังกล่าวมาจัดทำรายงานผลการวิจัยในเชิงพรรณนา เพื่ออธิบายผลการวิจัยและปรากฏการณ์ทั้งหมด ตลอดจนข้อเสนอแนะและการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติ เพื่อเป็นแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพใหม่ๆ ที่ได้จากการวิจัย

ประโยชน์ที่ได้รับจากการวิจัย

๑. เข้าใจและรับทราบโครงสร้างการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
๒. เข้าใจปัญหาและอุปสรรคของการบริหารจัดการจัดสรรเวลาเที่ยวบินที่เกิดขึ้น
๓. ได้แนวทางในการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

คำจำกัดความ

ท่าอากาศยาน	หมายถึง	พื้นที่ที่กำหนดไว้บนพื้นดินและพื้นน้ำ สำหรับใช้ทั้งหมดหรือแค่เพียงบางส่วน เพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยานรวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและบริเวณที่ซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น
สำนักงานการบินพลเรือน	หมายถึง	หน่วยงานที่ทำหน้าที่กำหนดมาตรฐาน กำกับดูแล แห่งประเทศไทย (กพท) และตรวจสอบการดำเนินการด้านการบินพลเรือน
การจัดสรรเวลา	หมายถึง	การจัดสรรเวลาเข้าและออกของเที่ยวบินในวันและเวลาที่กำหนด ณ ท่าอากาศยานที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่น หรือมีข้อจำกัดในด้านปัจจัยอำนวยความสะดวกพื้นฐาน
คณะกรรมการจัดสรรเวลา	หมายถึง	กลุ่มบุคคลที่มีอำนาจหน้าที่ใน การพิจารณา กำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาของประเทศไทย รวมทั้งพิจารณาข้อขัดแย้งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลา
สายการบิน	หมายถึง	ผู้ได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือนประเภทการขนส่งทางอากาศเพื่อการพาณิชย์และผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ
ฤดูกาลการบิน	หมายถึง	ช่วงเวลาในการกำหนดตารางการบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น ฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคม
หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน	หมายถึง	หน่วยงานรับผิดชอบในการจัดสรรเวลาการบินให้แก่สนามบินระดับสาม

บทที่ ๒

การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษาเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ผู้วิจัยได้ทำการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง โดยแบ่งเป็นหัวข้อ ได้ดังนี้

๑. ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน
๒. กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบิน
๓. สถานการณ์และทิศทางการอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ
๔. แนวคิดการบริหารจัดการสนามบิน
๕. หน้าที่และความรับผิดชอบของท่าอากาศยาน
๖. ความหมายและความเป็นมาของการจัดการเวลาเที่ยวบิน
๗. หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของท่าอากาศยานการจัดการเวลาเที่ยวบินในต่างประเทศ
๘. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
๙. กรอบแนวคิดของการวิจัย
๑๐. สรุป

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน

ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๗๙) มีกรอบแนวคิดด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขันที่มุ่งเน้นการพัฒนาภาคการผลิตและบริการให้สามารถแข่งขันได้ เกิดความยั่งยืน ประชาชนมีคุณภาพชีวิต และมีรายได้ที่ดีขึ้น รวมทั้งแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ ๑๒ (พ.ศ.๒๕๖๐-๒๕๖๔) ยุทธศาสตร์ที่ ๓ การสร้างความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจและแข่งขันได้อย่างยั่งยืน มีแนวทางเสริมสร้างขีดความสามารถการแข่งขันในเชิงธุรกิจของภาคบริการ และพันธกิจกระทรวงมหาดไทย ข้อ ๔. เสริมสร้างความเข้มแข็งของชุมชนและเศรษฐกิจฐานราก โดยการมีส่วนร่วมของทุกภาคส่วนภายใต้หลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง ตลอดจนภารกิจอำนาจหน้าที่ของกรมการพัฒนาชุมชน ในการส่งเสริมกระบวนการเรียนรู้และการมีส่วนร่วมของประชาชน ส่งเสริมและพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนฐานรากให้มีความมั่นคงและมีเสถียรภาพ รวมทั้งเสริมสร้างความสามารถและความเข้มแข็งของชุมชนคณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ ๑๖ มกราคม ๒๕๖๑ ให้ความเห็นชอบแนวทางการจัดทำประมาณรายจ่ายเพิ่มเติมประจำปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑ จำนวน ๑๕๐,๐๐๐ ล้านบาท โดยมีแนวทางการจัดทำ ๓ แนวทาง ได้แก่ ๑) พัฒนาเศรษฐกิจฐานราก ยกกระดับสวัสดิการ ส่งเสริมและพัฒนาศักยภาพ สร้างโอกาสในอาชีพและการจ้างงาน ๒) พัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านกระบวนการประชาคม การเข้าถึงแหล่งเงินทุนในการพัฒนาอาชีพและสร้างรายได้ในชุมชน สนับสนุนวิสาหกิจชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน เชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่น ๓) ปฏิรูปการ

โครงสร้างการผลิตภาคการเกษตรทั้งระบบ ควบคู่การสร้างมูลค่าเพิ่มสินค้าทางการเกษตร และส่งเสริมการตลาดสมัยใหม่ ดังนั้น โอกาสในการสร้างงาน สร้างอาชีพ สร้างรายได้ให้ชุมชนตามแนวทางดังกล่าว จำเป็นต้องดำเนินการพัฒนาเชิงพื้นที่ผ่านกระบวนการประชาคม ให้ชุมชนเข้าถึงแหล่งเงินทุนในการพัฒนาอาชีพและสร้างรายได้ในชุมชน ด้วยการสนับสนุนวิสาหกิจชุมชน และส่งเสริมการท่องเที่ยวชุมชน เชื่อมโยงเส้นทางการท่องเที่ยวในแต่ละท้องถิ่นรัฐบาลปัจจุบัน มีนโยบายลดความเหลื่อมล้ำของสังคมที่มุ่งเน้นสร้างรายได้และความเจริญความเข้มแข็งทางเศรษฐกิจ โดยให้ภาคเอกชนและภาคประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมดำเนินการร่วมกับภาครัฐเพื่อให้บรรลุวิสัยทัศน์ มั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ซึ่งสอดคล้องกับการดำเนินงานโครงการหนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP) ที่เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ.๒๕๔๔ ในทุกภูมิภาคทั่วประเทศ โดยมีการแต่งตั้งคณะกรรมการระดับประเทศ คือ คณะกรรมการอำนวยการ หนึ่งตำบล หนึ่งผลิตภัณฑ์แห่งชาติ (กอ.นตผ.) เป็นผู้ขับเคลื่อน และมอบหมายให้กรมการพัฒนาชุมชน เป็นผู้รับผิดชอบหลักส่งเสริมการดำเนินงาน OTOP จนถึงปัจจุบันเป็นเวลา ๑๖ ปี โดยร่วมกับหน่วยงานต่าง ๆ สนับสนุนส่งเสริม ยุกระดับผลิตภัณฑ์ และพัฒนาช่องทางการตลาดที่หลากหลายเพื่อให้ขายได้ มุ่งปรับตัวสู่การค้าแบบสากล ทำให้ผลิตภัณฑ์ของคนในชุมชนส่วนใหญ่ไม่สามารถแข่งขันได้ ต้องออกไปขายสินค้าตามที่ต่าง ๆ ไม่มีความสุข รายได้ไปตกอยู่กับผู้ประกอบการคนเดียว หรือบางกลุ่มเล็ก ไม่กระจายถึงประชาชนกลุ่มใหญ่ในชุมชนอย่างแท้จริง ทำให้การพัฒนาเศรษฐกิจชุมชนฐานราก ไม่ประสบผลสัมฤทธิ์เท่าที่ควร กอปรกับ รายได้จาก การท่องเที่ยวที่เป็นกระแสหลักของประเทศ ส่วนใหญ่ตกไปอยู่ในกลุ่มทุนเอกชน เช่น โรงแรม ร้านอาหาร ห้างร้านใหญ่ๆ กรุ๊ปทัวร์ ไม่ลงไปถึงฐานรากเช่นเดียวกัน (กองแผนงาน กรมการพัฒนาชุมชน, ๒๕๖๑)

ยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน มีเป้าหมายการพัฒนาที่มุ่งเน้นการยกระดับศักยภาพของประเทศในหลากหลายมิติ บนพื้นฐานแนวคิด ๓ ประการ ได้แก่

๑. “ต่อยอดอดีต” โดยมองกลับไปที่รากเหง้าทางเศรษฐกิจ อัตลักษณ์ วัฒนธรรม ประเพณี วิถีชีวิต และจุดเด่นทางทรัพยากรธรรมชาติที่หลากหลาย รวมทั้งความได้เปรียบเชิงเปรียบเทียบของประเทศในด้านอื่น ๆ นำมาประยุกต์ผสมผสานกับเทคโนโลยีและนวัตกรรม เพื่อให้สอดคล้องกับบริบทของเศรษฐกิจและสังคมโลกสมัยใหม่

๒. “ปรับปัจจุบัน” เพื่อปูทางสู่อนาคต ผ่านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของประเทศในมิติต่าง ๆ ทั้งโครงข่ายระบบคมนาคมและขนส่ง โครงสร้างพื้นฐานวิทยาศาสตร์ เทคโนโลยี และดิจิทัล และการปรับสภาพแวดล้อมให้เอื้อต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมและบริการอนาคต

๓. “สร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต” ด้วยการเพิ่มศักยภาพของผู้ประกอบการ พัฒนาคนรุ่นใหม่ รวมถึงปรับรูปแบบธุรกิจ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของตลาด ผสมผสานกับยุทธศาสตร์ที่รองรับอนาคต บนพื้นฐานของการต่อยอดอดีตและปรับปัจจุบัน พร้อมทั้งการส่งเสริมและสนับสนุนจากภาครัฐให้ประเทศไทยสามารถสร้างฐานรายได้และการจ้างงานใหม่ ขยายโอกาสทางการค้าและการลงทุนในเวทีโลก ควบคู่ไปกับการยกระดับรายได้และการกินดีอยู่ดี รวมถึงการเพิ่มขึ้นของคนชั้นกลาง และลดความเหลื่อมล้ำของคนในประเทศได้ในคราวเดียวกัน (บัลลังก์ โรหิตเสถียร, ๒๕๖๑)

ร่างยุทธศาสตร์ชาติด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน เริ่มจากวิเคราะห์สถานการณ์และแนวโน้มความเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจและสังคมที่กำลังเกิดขึ้นว่า ภาคการผลิตกำลังเดินเข้าสู่เทคโนโลยีมากขึ้น และการค้าก็หันไปอยู่บนโลกออนไลน์มากขึ้นเช่นกัน ส่งผลให้หลายธุรกิจล่มสลายลง ดังนั้นประเทศไทยจึงจำเป็นต้องปรับตัวเร่งด่วน เพื่อวางยุทธศาสตร์ให้การเติบโตของ

เศรษฐกิจและสังคมไทยเป็นไปอย่างมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน ด้วยการพัฒนาตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และสอดคล้องกับการพัฒนาที่ยั่งยืนของสหประชาชาติ ภายใต้บริบทของไทยที่สอดคล้องกับกติกาสากล

เป้าหมายของร่างยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน คือ ต้องการให้ประเทศไทยก้าวข้าม “กับดักรายได้ปานกลาง” ด้วยการทำให้เศรษฐกิจขยายตัว ทำให้ประชาชนกินดีอยู่ดีมีรายได้เพิ่มขึ้น ขยายโอกาสในเวทีโลก และทำให้การจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศเพิ่มขึ้นในเวทีสากล โดยในร่างนี้ระบุเป้าหมายทั้งหมดสี่ด้านด้วยกัน คือ

ยุทธศาสตร์ชาติ คาดหวังว่าประเทศไทยจะเป็นประเทศที่พัฒนาแล้วที่มีรายได้ต่อหัวมากกว่า ๑๕,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ ๔๖๗,๐๐๐ บาทต่อคนต่อปี ภายในปี ๒๕๗๙ ที่ผ่านมาในปี ๒๕๕๙ ประเทศไทยมีรายได้ต่อหัวประมาณ ๖,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ ๑๘๗,๐๐๐ บาทต่อคนต่อปี ซึ่งธนาคารโลกได้กำหนดว่า ประเทศที่พัฒนาแล้วคือประเทศที่มีรายได้ต่อหัวมากกว่า ๑๒,๒๓๕ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ ๓๘๑,๕๘๓ บาทต่อคนต่อปี ดังนั้น หากประเทศไทยใช้หลักเกณฑ์การปรับรายได้เพิ่มขึ้นสูงสุดที่ ๒๕๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ หรือประมาณ ๗,๘๐๐ บาทต่อคนต่อปี ในปี ๒๕๗๙ ประเทศไทยจะเข้าสู่ประเทศพัฒนาแล้ว ที่มีรายได้เฉลี่ยต่อหัวมากกว่า ๑๕,๐๐๐ ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อคนต่อปี

ยุทธศาสตร์ชาติฉบับนี้ คาดหวังว่า อัตราการขยายตัวของ “ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ” (Gross Domestic Product: GDP) ต้องเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าร้อยละห้าต่อปี ในระยะ ๒๐ ปี ซึ่งปัจจุบันประเทศไทยมีอัตราการขยายตัวของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ อยู่ที่ประมาณร้อยละ ๓.๘ - ๔.๐ ซึ่งการจะไปถึงเป้าหมายต้องอาศัยการขยายตัวของการบริโภคภายในประเทศ การใช้จ่ายภาครัฐ การลงทุนทั้งภาครัฐและเอกชน การค้าระหว่างประเทศ รวมทั้งการเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตรวม

“ผลผลิตภาพการผลิตรวม” (Total Factor Productivity: TFP) หรือการเพิ่มขึ้นของผลผลิตที่ไม่ได้มาจากการเพิ่มขึ้นของปัจจัยการผลิต (ปัจจัยแรงงาน ที่ดิน และทุน) แต่อาจเป็นผลมาจากความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ซึ่งร่างยุทธศาสตร์ชาติฉบับนี้ คาดหวังว่า ผลผลิตภาพการผลิตรวมเฉลี่ยของประเทศไทยจะต้องไม่ต่ำกว่าร้อยละสามต่อปี ในระยะ ๒๐ ปี ทั้งนี้ในปี ๒๕๕๘ ประเทศไทยมีผลผลิตภาพการผลิตรวมอยู่ที่ร้อยละ ๑.๗ ดังนั้นเพื่อเพิ่มผลผลิตภาพการผลิตรวม ในยุทธศาสตร์ชาติจึงตั้งเป้าเร่งการลงทุนในภาคการผลิตและบริการที่มีศักยภาพ รวมทั้งการพัฒนาผลิตภาพของคน สร้างมูลค่าเพิ่มด้วยนวัตกรรมและเทคโนโลยี และปรับปรุงกฎระเบียบต่างๆ

ยุทธศาสตร์ชาติฉบับนี้ จึงคาดหวังว่าประเทศไทยจะอยู่ในอันดับ ๑ ใน ๒๐ ของการจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของ International Institute for Management Development (IMD) ซึ่งเป็นสถาบันจัดอันดับความสามารถในการแข่งขันของประเทศที่เน้นปัจจัยด้านเศรษฐกิจมหภาค โดยในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา พบว่า ประเทศไทยอยู่ในช่วงอันดับที่ ๒๕-๓๐ โดยมีจุดอ่อนในด้านประสิทธิภาพการผลิต ด้านโครงสร้างพื้นฐานทั่วไป ด้านโครงสร้างพื้นฐานด้านเทคโนโลยีและวิทยาศาสตร์ ด้านสุขภาพและสิ่งแวดล้อมและด้านการศึกษา (iLaw, ๒๕๖๑)

๑. การวางแผนยุทธศาสตร์

ยุทธศาสตร์ หมายถึงแผนงานหรือวิธีการอันชาญฉลาดเพื่อบรรลุเป้าหมายอย่างหนึ่งอย่างใด ซึ่งเป็นเป้าหมายที่ยากเป็นพิเศษ ไม่อาจบรรลุได้ด้วยวิธีธรรมดาที่คนทั่วไปรู้อยู่แล้ว โดยต้องประกอบขึ้นจากศาสตร์ย่อย ๆ มาประกอบกันเป็นศาสตร์อีกข้อหนึ่งด้วยกระบวนการทางวิทยาศาสตร์ เพื่อยืนยันได้ว่า สามารถบรรลุจุดหมายของงานได้จริง (เฉลียว บุรีภักดี, ๒๕๕๑) แผนยุทธศาสตร์ (Strategic Planning) เป็นส่วนหนึ่ง หรือขั้นตอนหนึ่งของกระบวนการ บริหารยุทธศาสตร์ (strategic administration process)

โดยกระบวนการบริหารยุทธศาสตร์ประกอบด้วย ๔ ขั้นตอน ด้วยกันคือ

๑. การวิเคราะห์สถานการณ์หรือสภาพแวดล้อมภายในและภายนอกหน่วยงาน ซึ่งเป็นการวิเคราะห์ SWOT คือการวิเคราะห์ จุดแข็งจุดอ่อน โอกาส และอุปสรรค
๒. การวางแผนยุทธศาสตร์ เป็นการกำหนดยุทธศาสตร์ที่ต้องการหลังจากที่ได้วิเคราะห์สภาพแวดล้อมแล้วว่า จะดำเนินยุทธศาสตร์ไปในทิศทางใด
๓. การดำเนินยุทธศาสตร์ด้วยการแปลงกลยุทธ์ไปสู่การปฏิบัติ เป็นการนำแผนยุทธศาสตร์ที่ได้วางแผนไว้มาปฏิบัติตามขั้นตอนตามที่วางแผน
๔. การควบคุมและการประเมินยุทธศาสตร์ เป็นการดูแล ตรวจสอบการปฏิบัติยุทธศาสตร์เพื่อให้เป็นไปตามที่ได้วางแผนไว้ (วิรัช วิรัชนิภาวรรณ, ๒๕๕๔)

๒. แนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์การพัฒนา

แนวคิดด้านการวางแผนกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ (Strategic Planning) เป็นการวางแผนนำมาใช้เพื่อกำหนดแผนการทำงานด้านต่าง ๆ ในระยะยาว อย่างสอดคล้องกับสถานการณ์ หรือสภาพแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการก้าวไปในอนาคต มีการพิจารณาความสามารถขององค์กร และวิเคราะห์ปัจจัยที่จะก่อให้เกิดการเปลี่ยนแปลงและผลกระทบต่อองค์กรในอนาคต เพื่อบอกทิศทาง การดำเนินการ และแนวทางปฏิบัติที่จะบรรลุตามเป้าหมายต่าง ๆ ที่ได้กำหนดไว้ (คณิงภรณ์ วงเวียน, ๒๕๕๔)

การวางแผนเป็นกระบวนการทางการจัดการในขั้นตอนแรก เนื่องจากการทำงานจะต้องเริ่มต้นด้วยการวางแผน การวางแผนจึงมีความสำคัญต่อองค์กรโดยสามารถสรุปความสำคัญของการวางแผนได้ดังนี้ (วันชัย มีชาติ, ๒๕๕๐)

๑. เป็นเครื่องมือในการประสานงานขององค์กรทั้งในขนาดเล็กและขนาดใหญ่ การวางแผน จึงมีความสำคัญในการที่จะทำให้องค์กรบรรลุเป้าหมาย รวมถึงกำหนดหน้าที่ความรับผิดชอบของบุคลากรในแต่ละหน้าที่
๒. เป็นเครื่องมือและแนวทางในการจัดสรรทรัพยากรในองค์กรในแต่ละกิจกรรม การดำเนินงานว่าจะต้องใช้ทรัพยากรอะไรบ้าง จำนวนเท่าใด และการเลือกใช้ทรัพยากรให้เหมาะสมกับกระบวนการทำงานในองค์กร
๓. เป็นแนวทางในการจัดระบบการควบคุม ตรวจสอบและติดตามผลการดำเนินงานขององค์กร ซึ่งการวางแผนจะทำให้การดำเนินงานเป็นไปตามทิศทางที่องค์กรกำหนดไว้ ซึ่งผู้บริหารสามารถตรวจสอบกระบวนการทำงานในแต่ละขั้นตอนและเปรียบเทียบกับแผนที่ได้วางไว้ว่า กระบวนการดังกล่าวดำเนินงานเป็นไปตามแผนที่วางไว้หรือไม่
๔. เป็นเครื่องมือที่ใช้ในการสร้างแรงจูงใจให้กับบุคลากรในองค์กร เพราะการวางแผนจะเป็นสิ่งที่กำหนดทิศทางขององค์กรที่จะทำให้บุคลากรมองเห็นว่า ทิศทางและเป้าหมาย

ขององค์การจะเป็นไปในทิศทางใด และยังก่อให้เกิดความพยายามในการมุ่งสู่เป้าหมายของบุคลากรตามทิศทางขององค์การที่ได้วางไว้

๓. แนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์และแนวคิดกลยุทธ์การตลาด

แนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์ การจัดการเชิงกลยุทธ์ คือ การกำหนดภารกิจวัตถุประสงค์ และเป้าหมายของกิจการทั้งในระยะสั้นและระยะยาว จากนั้นจึงวางแผนจัดทำกิจกรรมต่าง ๆ เพื่อให้ดำเนินการตามภารกิจ บรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมายที่ได้ตั้งไว้ โดยการจัดการเชิงกลยุทธ์จะพิจารณาและคำนึงถึงปัจจัยต่าง ๆ โดยเฉพาะปัจจัยภายนอกที่อาจก่อให้เกิดโอกาส ข้อจำกัดในการดำเนินธุรกิจ (Opportunities and Threats) และ ประเมินหาจุดแข็งจุดอ่อน (Strengths and Weaknesses) ของธุรกิจ เพื่อหลีกเลี่ยงจากข้อจำกัดและใช้ประโยชน์จากโอกาสที่มีอยู่ (พัคตร์ผจง วัฒนสินธุ์ และ พสุ เตชะรินทร์, การจัดการเชิงกลยุทธ์และนโยบายธุรกิจ, ๒๕๔๒: ๑๑)

การจัดการเชิงกลยุทธ์มีองค์ประกอบที่สำคัญ ๕ ส่วน ได้แก่

๑. การวิเคราะห์เชิงกลยุทธ์ (Strategic Analysis) ก็คือ การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกเพื่อพิจารณาโอกาสและอุปสรรคที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินธุรกิจ และวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในเพื่อให้ทราบถึงจุดแข็ง จุดอ่อน ทรัพยากร (Resources) และความสามารถ (Capabilities) ต่าง ๆ ที่มีอยู่ในธุรกิจของเรา การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอก การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายนอกประกอบด้วยปัจจัยที่ก่อให้เกิดโอกาสและข้อจำกัดต่อการดำเนินธุรกิจซึ่งโดยปกติตัวแปรเหล่านี้จะมีลักษณะที่ควบคุมได้ในระยะสั้นหรือ ไม่สามารถควบคุมได้เลย โดยทั่วไปสภาพแวดล้อมภายนอกประกอบด้วย ๒ ส่วน คือ (๑) สภาพแวดล้อมมหภาค (Macro Environment) ประกอบด้วยปัจจัยที่ไม่มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับการดำเนินบริหารกลยุทธ์ แต่สามารถมีผลกระทบโดยทางอ้อมได้ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่สภาพเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรม เทคโนโลยี กฎหมายและการเมือง (๒) สภาพแวดล้อมการดำเนินงานหรืออุตสาหกรรม (Task Environment Industry) ประกอบด้วยปัจจัยที่มีผลกระทบโดยตรงต่อการดำเนินธุรกิจ ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่ ลูกค้า คู่แข่งขันผู้จัดจำหน่าย เจ้าหนี้ สมาคมการค้าและกลุ่มผลประโยชน์การวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายใน โดยการวิเคราะห์สภาพแวดล้อมภายในประกอบด้วย การวิเคราะห์ ปัจจัยในการดำเนินธุรกิจที่เป็นจุดแข็ง (Strengths) และจุดอ่อน (Weaknesses) ปัจจัยเหล่านี้ได้แก่ ความสามารถหรือความเชี่ยวชาญหลัก (Core Competence) คุณภาพสินค้าและบริการที่ดีกว่าคู่แข่งในชุมชนอื่น และการมีทำเลที่ตั้งเหมาะสม

๒. การกำหนดทิศทางในการดำเนินธุรกิจ (Direction setting) ก็คือ การตั้งเป้าหมายหรือสิ่งที่ต้องการในการดำเนินธุรกิจ และต้องใช้ความพยายามในการบรรลุเป้าหมายนั้น โดยเราต้องรู้จักธุรกิจของเราดีกว่า เราทำอะไร และในอนาคตคาดหวังจะให้ค้าขายเป็นอย่างไรต่อไป (What is our business and what will it be?)

๓. การจัดทำกลยุทธ์การตลาด (Marketing Strategy Formulation) เป็นการกำหนดแนวทางวิธีการและกิจกรรมต่างๆ เพื่อช่วยให้บรรลุวัตถุประสงค์ในการดำเนินธุรกิจ โดยนำเอาการเปลี่ยนแปลงของปัจจัยทั้งภายในและภายนอกมาพิจารณาประกอบ การจัดทำกลยุทธ์ปฏิบัติการหรือกลยุทธ์การดำเนินงานนั้น ต้องคำนึงถึงปัจจัยหลายอย่างดังนี้ (เพลินทิพย์ โกเมศโสภา, ๒๕๔๔: ๖๑)

๓.๑ การแบ่งส่วนตลาด (Segmentation) มีการกำหนดกลยุทธ์การตลาดให้สามารถปฏิบัติการได้อย่างมีประสิทธิภาพและประสบความสำเร็จนั้นต้องเริ่มจากการแบ่งส่วนตลาดให้ชัดเจนโดยอาจแบ่งตาม อายุ เพศ การศึกษา หรือตามประโยชน์ใช้สอยของสินค้า

๓.๒ กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย (Target) หมายถึง กลุ่มที่มีความต้องการ รสนิยมการซื้อและการใช้สินค้าหรือบริการเหมือนกัน ต้องมีการกำหนดให้ชัดเจนว่ากลุ่มลูกค้าเป้าหมายที่จะขายสินค้าให้คือกลุ่มใด อาทิเช่น ผักและผลไม้ กลุ่มลูกค้าเป้าหมายคือแม่บ้านที่ต้องจัดเตรียมอาหารของครอบครัว

๓.๓ ตำแหน่งของสินค้า (Position) เมื่อกำหนดส่วนแบ่งตลาดและกลุ่มลูกค้าเป้าหมายแล้วต้องพิจารณาต่อไปว่าสินค้าของเราจะอยู่ในตำแหน่งใดในการแข่งขันกับสินค้าคู่แข่ง เช่น ขนมที่นำมาจำหน่ายเป็นขนมที่หารับประทานได้ยาก รสชาติดี และสามารถขายได้ราคาสูงกว่าคู่แข่งในตลาด

๔. การปฏิบัติตามกลยุทธ์ (Strategic Implementation) หลังจากที่ได้มีการวิเคราะห์เลือกสรรจัดทำกลยุทธ์แล้ว ต้องมีขั้นตอนในการนำเอากลยุทธ์นั้นไปปฏิบัติ ซึ่งเป็นขั้นตอนที่มีความยุ่งยากและซับซ้อนพอสมควร นอกจากนั้นยังเป็นขั้นตอนที่เป็นหัวใจของความสำเร็จหรือความล้มเหลวในการดำเนินธุรกิจเนื่องจากแม้จะมีการเปลี่ยนแปลงสภาวะแวดล้อมภายนอกและความสามารถภายในได้ก็ดีเพียงใด หรือทำการวางแผนได้เหมาะสมและถูกต้องเพียงใดแต่ถ้าไม่สามารถนำเอาแผนที่ได้วางไว้ไปปฏิบัติให้ถูกต้องก็ย่อมก่อให้เกิดความสำเร็จต่อการดำเนินธุรกิจได้

๔.๑ กลยุทธ์เชิงรุก (SO Strategy) ได้ มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรุก ตัวอย่าง กรมธนารักษ์ มีจุดแข็ง คือ ความสามารถในการผลิตเหรียญ และมีโรงกษาปณ์ที่ทันสมัย มีโอกาสคือ สามารถหารายได้จากการผลิตเหรียญได้ ทั้งหมดสามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์ในเชิงรุก คือ ยุทธศาสตร์การรับจ้างผลิตเหรียญทุกประเภททั้งในและต่างประเทศ

๔.๒ กลยุทธ์เชิงป้องกัน (ST Strategy) ได้ มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดแข็งและข้อจำกัดมาพิจารณา ร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงป้องกัน ทั้งนี้เนื่องจากองค์การมีจุดแข็ง ขณะเดียวกันองค์การก็เจอกับสภาพแวดล้อม ที่เป็นข้อจำกัดจากภายนอกที่องค์การควบคุมไม่ได้ แต่องค์การสามารถใช้จุด แข็งที่มีอยู่ในการป้องกันข้อจำกัดที่มาจากภายนอกได้ ตัวอย่าง มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช มีจุดแข็ง คือ เป็นมหาวิทยาลัยที่เปิดโอกาสการศึกษาให้แก่ประชาชนทั่วประเทศ ขณะเดียวกันมี ข้อจำกัดคือ งบประมาณที่ได้รับการสนับสนุนจากภาครัฐมีไม่เพียงพอที่จะสามารถจัดตั้งหน่วย งาน ของตนเองอยู่ทุกจังหวัดทั่วประเทศได้ ทั้งหมดสามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์เชิงป้องกัน คือ ยุทธศาสตร์การสร้างความร่วมมือกับโรงเรียนในพื้นที่ทุกจังหวัดทั่วประเทศ

๔.๓ กลยุทธ์เชิงแก้ไข (WO Strategy) ได้ มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและโอกาสมาพิจารณาร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงแก้ไข ทั้งนี้เนื่องจากองค์การมีโอกาสที่จะนำแนวคิดหรือวิธีใหม่ๆ มาใช้ในการแก้ไขจุดอ่อนที่องค์การมีอยู่ได้ ตัวอย่าง ระบบราชการมักมีจุดอ่อน คือ มีขั้นตอนการทำงานที่ยาว ใช้เวลา มาก ขณะเดียวกันก็มี โอกาส คือโอกาสของการนำเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ ทั้งหมดสามารถนำมากำหนดยุทธศาสตร์เชิงแก้ไข คือ ยุทธศาสตร์การส่งเสริมให้มีการนำเทคโนโลยี

สารสนเทศและการสื่อสารมาใช้ในการบริหารจัดการและในกระบวนการทำงานของราชการให้มากขึ้น (e- Administration)

๔.๔ กลยุทธ์เชิงรับ (WT Strategy) ได้มาจากการนำข้อมูลการประเมินสภาพแวดล้อมที่เป็นจุดอ่อนและข้อจำกัดมาพิจารณา ร่วมกัน เพื่อที่จะนำมากำหนดเป็นยุทธศาสตร์หรือกลยุทธ์ในเชิงรับ ทั้งนี้เนื่องจาก องค์การเผชิญกับทั้งจุดอ่อนและข้อจำกัดภายนอกที่องค์กรไม่สามารถควบคุมได้ ตัวอย่าง ประเทศไทย จุดอ่อน คือ ต้องนำเข้าน้ำมันดิบจากต่างประเทศ ประกอบกับพบข้อจำกัด คือ ราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งหมดนำมากำหนดยุทธศาสตร์ในเชิงรับ คือ ยุทธศาสตร์การรณรงค์ประหยัดพลังงานทั่วประเทศอย่างจริงจัง และยุทธศาสตร์การหาพลังงานทดแทนที่นำทรัพยากรธรรมชาติในประเทศที่มีอยู่มาใช้มากขึ้น

๕. การตลาดทางตรง (Direct Marketing หรือ Direct Response Marketing) เป็นรูปแบบการสื่อสารการตลาด ซึ่งใช้สื่อ (มิชานไกรฤทธิ์ บุญเกียรติ, ๒๕๔๔: ๓๒๙) การวางกลยุทธ์สำหรับส่วนประสมทางการตลาด จะต้องพิจารณาให้สอดคล้องกับการแบ่งส่วนตลาด (Segmentation) กลุ่มเป้าหมาย (Target) และตำแหน่งของสินค้า (Position) อีกด้วย

กล่าวโดยสรุป การกำหนดยุทธศาสตร์ การวางแผนเชิงกลยุทธ์ และการบริหารโครงการภาครัฐ ถือได้ว่ามีส่วนสำคัญที่จะทำให้ โครงการ/กิจกรรม ขับเคลื่อนอย่างเป็นระบบและทิศทาง เช่น ยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๘๐) มีกรอบแนวคิดด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ที่มุ่งเน้นการพัฒนาภาคการผลิตและบริการให้สามารถแข่งขันได้ เกิดความยั่งยืน ประชาชนมีคุณภาพชีวิต และมีรายได้ที่ดีขึ้น โดยต้องผนวกกับ แนวคิดด้านการวางแผนกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์ (Strategic Planning) เพื่อกำหนดแผนการทำงานด้านต่าง ๆ ในระยะยาว อย่างสอดคล้องกับสถานการณ์ หรือสภาพแวดล้อม โดยให้ความสำคัญกับการก้าวไปในอนาคต

กฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน

๑. ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒

เพื่อใช้บังคับกับการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินให้แก่อากาศยานของสายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ประสงค์จะปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินในประเทศไทยเว้นแต่สายการบินและผู้ดำเนินการบินที่ใช้เฮลิคอปเตอร์ในการปฏิบัติการบินให้สำนักงานจัดตั้งคณะกรรมการจัดสรรเวลาขึ้นคณะหนึ่งโดยให้มีอำนาจหน้าที่ดังต่อไปนี้ ๑) พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย ๒) พิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบิน ๓) ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง(Relevant Parties) กับการจัดสรรเวลาการบินเพื่อขอการสนับสนุนข้อมูลหรือความร่วมมือในด้านต่าง ๆ และ ๔) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องตามที่เหมาะสมและจำเป็น เพื่อกำหนดในการอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบินอย่างเหมาะสม

๒. ยุทธศาสตร์ด้านการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕

เพื่อปัจจัยสำคัญในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศและยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนให้ดีขึ้น ทั้งนี้ การลงทุนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของกระทรวงคมนาคมได้รับความคาดหวังสูงจากรัฐบาลและประชาชน ที่จะเป็นตัวกระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงานกระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชนดังนั้นจึงมีความจำเป็นต้องจัดทำแผนพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทย พ.ศ. ๒๕๕๘-๒๕๖๕ และแผนปฏิบัติการด้านคมนาคมขนส่ง ระยะเร่งด่วน (Action Plan) ปี พ.ศ. ๒๕๕๘ เพื่อให้หน่วยงานสังกัดกระทรวงคมนาคมใช้เป็นแนวทางประกอบการดำเนินงานพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานด้านคมนาคมขนส่งของไทยต่อไป โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเป็นกรอบทิศทางในการพัฒนาภาคคมนาคมขนส่งของประเทศ ในระยะ ๘ ปี ซึ่งเป็นกลไกในการขับเคลื่อนการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคม กระตุ้นเศรษฐกิจ การสร้างงาน กระจายรายได้ และสร้างความปลอดภัยในชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นปัจจัยที่จะนำไปสู่เป้าหมายการพัฒนาในการเพิ่มคุณภาพชีวิตของประชาชน

สถานการณ์และทิศทางอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

ในปี พ.ศ. ๒๕๕๘ ภาครัฐมีแผนพัฒนา ๑๐ อุตสาหกรรมเป้าหมาย (S-Curve) เพื่อเป็นกลไกขับเคลื่อนเศรษฐกิจในอนาคต สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม (สศอ.) มีภารกิจสำคัญในการเสนอแนะนโยบาย แนวทาง และมาตรการด้านการพัฒนาอุตสาหกรรม รวมทั้งจัดทำแผนพัฒนาอุตสาหกรรมของประเทศ จึงได้ดำเนินโครงการพัฒนาดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันด้านเศรษฐกิจอุตสาหกรรมของอุตสาหกรรมศักยภาพ เมื่อปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๖๒ โดยอุตสาหกรรมอากาศยานเป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมเป้าหมาย ซึ่งอุตสาหกรรมอากาศยานทั่วโลกมีปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และจำนวนการส่งมอบอากาศยานเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งประเทศไทยเป็นหนึ่งในจุดหมายปลายทางที่สำคัญ มีทำเลที่ตั้งและโครงสร้างพื้นฐานที่เอื้ออำนวย แนวโน้มอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยานของไทยมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นจากปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น การศึกษานี้จัดทำดัชนีวัดความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอากาศยาน มุ่งเน้นส่วนการผลิตและซ่อมอากาศยาน ชิ้นส่วน และอุปกรณ์ เป็นครั้งแรกของประเทศไทยเพื่อวิเคราะห์ความสามารถในการแข่งขันของไทยในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ เปรียบเทียบกับประเทศผู้นำในอุตสาหกรรมอากาศยาน ได้แก่ สหรัฐอเมริกา ฝรั่งเศส และญี่ปุ่น และประเทศที่มีศักยภาพการแข่งขันใกล้เคียงกับไทย ได้แก่ สิงคโปร์ จีน และมาเลเซีย การคำนวณดัชนีใช้วิธีดัชนีผสม (Composite Index) อาศัยตัวชี้วัดจำนวน ๖๐ ตัวชี้วัด ซึ่งใช้ข้อมูลปฐมภูมิจากการสำรวจ และข้อมูลทุติยภูมิเชิงประจักษ์ ผลการศึกษาพบว่า ประเทศไทยมีความสามารถในการแข่งขันของอุตสาหกรรมอากาศยานน้อยกว่ากลุ่มประเทศผู้นำและประเทศที่มีศักยภาพการแข่งขันใกล้เคียงกับไทยที่สำคัญในทุกด้าน เนื่องจากยังอยู่ในช่วงเริ่มต้นของการพัฒนาอย่างจริงจัง โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านผลิตภัณฑ์และตลาด ผลประกอบการ และเทคโนโลยีและนวัตกรรม ไทยยังเสียเปรียบอยู่มากและควรต้องพัฒนาให้มีความสามารถในการแข่งขันเพิ่มขึ้น การสนับสนุนและส่งเสริมจากภาครัฐ ในด้านการผลิตและออกแบบ การจัดหาแหล่งเงินทุนในอัตราดอกเบี้ยต่ำ ตลอดจนมอบสิทธิประโยชน์แก่ผู้ประกอบการ และการพัฒนาให้ตรงจุด จะช่วยให้อุตสาหกรรมอากาศยานมีศักยภาพในการแข่งขันสูงขึ้นต่อไปในอนาคต (สำนักงานเศรษฐกิจอุตสาหกรรม กระทรวงอุตสาหกรรม, ๒๕๖๒)

การขนส่งสินค้าทางอากาศเป็นปัจจัยที่มีส่วนสำคัญต่อการพัฒนาทางเศรษฐกิจ และความสำเร็จของอุตสาหกรรมการบินขนส่งสินค้าทางอากาศก็มีความเกี่ยวข้องโดยตรงกับระดับความมั่งคั่งของประเทศต่างๆ ทั่วโลก ในขณะที่ภาพรวมแนวโน้มเศรษฐกิจโลกในปัจจุบันยังคงเป็นไปในทิศทางที่ดี การขยายตัวของกิจกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศก็ย่อมมีแนวโน้มที่แจ่มใสเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม สภาพภูมิศาสตร์ทางธุรกิจอย่างที่เราคุ้นเคยกันอยู่นั้นกำลังเปลี่ยนแปลงไป เพื่อที่จะปรับตัวให้เข้ากับการเปลี่ยนแปลงนี้ อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศก็จำเป็นต้องใช้ประโยชน์จากเทคโนโลยีและนวัตกรรมใหม่ๆ เพื่อให้สามารถตอบสนองต่อความต้องการของลูกค้าที่เปลี่ยนแปลงไปได้ เมื่อความซับซ้อนและการโต้ตอบทางเศรษฐกิจนับวันยิ่งทวีความซับซ้อนและละเอียดอ่อนมากยิ่งขึ้น บทบาทขององค์กรการค้า อย่าง IATA ก็ยิ่งมีความโดดเด่นในการที่จะช่วยจัดการและจัดระเบียบให้กับภาคธุรกิจและอุตสาหกรรม เพื่อให้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ เป็นไปอย่างราบรื่นและคล่องตัวมากที่สุด

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นองค์กรชั้นนำของอุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศ ที่ทำหน้าที่ให้การสนับสนุนกิจกรรมด้านการเดินทางอากาศทุกรูปแบบ โดยมีบทบาทหลักในการออกแบและกำหนดนโยบายในด้านต่างๆ ที่มีความสำคัญ โดย IATA นั้นอยู่ในตำแหน่งที่มีความโดดเด่นในการกำหนดทิศทางและให้คำปรึกษาแก่อุตสาหกรรมในประเด็นหลักที่มีความสำคัญและอาจส่งผลกระทบต่ออย่างกว้างขวาง

การเติบโตอย่างก้าวกระโดดของอุตสาหกรรม e-commerce เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าทางอากาศมีการขยายตัวอย่างกว้างขวาง หากแต่ก็มีความต้องการทางด้านความโปร่งใสของกระบวนการ ความสามารถในการติดตามสินค้า รวมไปถึงข้อมูลเกี่ยวกับสินค้าเพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการจัดส่งสินค้าที่รวดเร็วและสามารถติดตามความเคลื่อนไหวของสินค้าได้ตลอดทั้งกระบวนการ ซึ่งเป็นลักษณะความต้องการพิเศษของลูกค้าในตลาด e-commerce (Pichanon Paoumnuaywit, ๒๕๖๒)

อุตสาหกรรมการขนส่งโลจิสติกส์เป็นอีกอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีความได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ จึงเป็นอุตสาหกรรมสำคัญที่ช่วยสนับสนุนอุตสาหกรรมอื่น ๆ ส่วนอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะโตเร็วที่สุดในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ โดยด้านการผลิตและซ่อมบำรุงคาดว่าจะมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๓.๔ ขณะที่ด้านการขนส่งทางอากาศคาดว่าจะเติบโตร้อยละ ๒.๘ ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมใหม่ที่ประเทศไทยยังไม่มี ดังนั้นจึงต้องพัฒนาอุตสาหกรรมการขนส่งและการบินแบบครบวงจร โดยครอบคลุม ๕ ชนิดธุรกิจ ดังนี้

๑. กิจกรรมสาธารณูปโภคและบริการเพื่อการขนส่ง เช่น Inland Container Depot (ICD) กิจกรรมขนถ่ายสินค้าสำหรับเรือบรรทุกสินค้า กิจกรรมขนส่งทางราง และสนามบินพาณิชย์

๒. ศูนย์รวมกิจการโลจิสติกส์ทันสมัย เช่น การขนส่งทางอากาศ (Air Cargo) ศูนย์กระจายสินค้าระหว่างประเทศด้วยระบบที่ทันสมัย (International Distribution Center: IDC) การขนส่งแบบ Cold Chain และการขนส่งที่ใช้ Big Data and Analytics ทั้งนี้ เพื่อพัฒนาเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขงได้

๓. การบริการซ่อมบำรุงอากาศยาน (Maintenance, Repair and Overhaul: MRO) ที่มุ่งเน้นการซ่อมบำรุงโครงสร้างเครื่องบินลำตัวแคบ (Narrow-body Airframe Maintenance) ซึ่งจะมีจำนวนเพิ่มขึ้นอย่างมากในภาคพื้นเอเชีย การซ่อมบำรุงชิ้นส่วน (Component MRO) และการซ่อม

บำรุงเครื่องยนต์ (Engine MRO) โดยการร่วมทุนกับสายการบิน ผู้ให้บริการซ่อมบำรุง (Third Party Mro Provider) หรือผู้ผลิตชิ้นส่วน (OEM) นอกจากนี้ ยังควรพัฒนาอุตสาหกรรมผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน (OEM) โดยการชักชวนผู้ผลิตระดับที่ ๑ และ ๒ (Tier ๑ and ๒) เข้ามาลงทุนในไทย และสนับสนุนให้ผู้ผลิตที่มีฐานผลิตในไทยอยู่แล้ว แต่ยังไม่มีการผลิตชิ้นส่วนอากาศยานริเริ่มธุรกิจดังกล่าว ส่วนผู้ผลิตระดับ ๓ (Tier ๓) ควรสนับสนุนผู้ผลิตในไทยให้เริ่มผลิตชิ้นส่วนอากาศยาน โดยเริ่มจากชิ้นส่วนที่ไม่เกี่ยวเนื่องกับความปลอดภัยก่อน (Non-safety Parts)

๔. การพัฒนาพื้นที่โดยรอบท่าอากาศยานให้เป็นเขตอุตสาหกรรมสำหรับธุรกิจที่มีมูลค่าสูง (High-value Manufacturing) เช่น ธุรกิจอิเล็กทรอนิกส์ระดับสูงและเวชภัณฑ์และธุรกิจที่ต้องการความเร็วจากการขนส่งทางอากาศ (Time-sensitive Products) เช่น ผลิตภัณฑ์ทางการแพทย์ และแพชั่น ควบคู่กับเพื่อการอยู่อาศัยและอำนวยความสะดวกด้วย

๕. การให้บริการฝึกอบรมนักบินและลูกเรือ (Pilot and Cabin Crew) และบุคลากร ด้านเทคนิค (Technician) รวมถึงด้านซ่อมบำรุงและพนักงานภาคพื้น (Ground Staff) ซึ่งสามารถตั้งขึ้นได้โดยร่วมทุนกับสายการบิน ผู้ผลิตและจัดจำหน่ายเครื่องบินผู้ผลิตอุปกรณ์เพื่อการอบรม หรือจัดตั้งโดยรัฐบาล เพื่อตอบสนองต่อความต้องการบุคลากรด้านการบินที่คาดการณ์ว่าจะเพิ่มสูงถึง ๔๖๐,๐๐๐ คน ในปี ๒๕๗๗ ในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

ทั้งหมดนี้ เพื่อพัฒนาและต่อยอดศักยภาพให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง(Greater Mekong subregional-GMS) (สำนักงานคณะกรรมการนโยบายเขตพัฒนาพิเศษ ภาคตะวันออก (สกพอ.), ๒๕๖๓)

เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (Aviation and Logistics) เป็น ๑ ใน ๕ อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) โดยอุตสาหกรรมขนส่งเป็นอุตสาหกรรมที่ประเทศไทยมีข้อได้เปรียบทางด้านภูมิศาสตร์ เพราะนอกจากจะเป็นศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียนแล้ว ประเทศไทยยังเป็นจุดเชื่อมต่อกับอินเดียและจีนอีกด้วย นอกจากนี้ยังถือเป็นอุตสาหกรรมสำคัญเพื่อเอื้ออำนวยแก่อุตสาหกรรมอื่นๆ ส่วนในด้านอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่คาดว่าจะโตเร็วที่สุดในกลุ่มอุตสาหกรรมใหม่ที่มีขนาดใหญ่ในประเทศ มีรายได้สูง แต่ยังไม่ในประเทศไทย โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๓.๔ สำหรับด้านการผลิตและซ่อมบำรุง และร้อยละ ๒.๘ ในด้านการขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ ประเทศไทยมีศักยภาพสูงในการพัฒนาอุตสาหกรรมดังกล่าว เนื่องด้วยภูมิศาสตร์ของไทยเป็นจุดศูนย์กลางของภูมิภาคอาเซียน และยังอยู่ในระยะใกล้ (น้อยกว่า ๔-๕ ชั่วโมงบิน) กับเมืองใหญ่ของประเทศจีนและประเทศอินเดีย ซึ่งจะมีอัตราการขยายตัวของธุรกิจสายการบินและจำนวนเครื่องบินสูงที่สุดในโลก (สำนักงานปลัดกระทรวงอุตสาหกรรม, ๒๕๖๐)

แนวคิดการบริหารจัดการสนามบิน

การจัดหน่วยงานดูแลด้านท่าอากาศยานของประเทศไทยสืบเนื่องจากกรมการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย(Department of Civil Aviation : DCA) ซึ่งเป็นหน่วยงานกำกับดูแล (Regulator) ด้านกฎหมายการบินและการปฏิบัติการต่างๆด้านการบิน (Operator) ต้องเข้ารับการตรวจสอบมาตรฐานการบินตามแนวทางการเฝ้าตรวจตราอย่างต่อเนื่องทุก ๖ปี (Continuous Monitoring Approach : CMA) ขององค์การ การบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) ภายใต้โครงการกำกับดูแลความปลอดภัยสากล (Universal Safety

Oversight Audit Program : USAOP) ซึ่งได้รายงานผลการพบข้อบกพร่องที่เป็นนัยสำคัญต่อความปลอดภัยด้านการบินพลเรือน(Significant Safety Concern : SSC) รวมถึง ข้อบกพร่องอื่นๆ อีกหลายประการ อันอาจส่งผลกระทบต่อความมั่นคงต่ออุตสาหกรรมการบินพลเรือนของประเทศไทย

ที่ประชุมคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ ๒๒ กันยายน พ.ศ. ๒๕๕๘ ได้มีมติเห็นชอบแนวทางการปรับปรุงกรรมการบินพลเรือนตามที่สำนักเลขาธิการนายกรัฐมนตรีเสนอ “พระราชกำหนดการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย พ.ศ. ๒๕๕๘” ซึ่งได้ประกาศในราชกิจจานุเบกษาและมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ ๑ ตุลาคม ๒๕๕๘ เพื่อแยกส่วนที่เกี่ยวข้องกับการกำกับดูแลของกรรมการบินพลเรือนออกไปเป็น

๑. สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) ซึ่งมีลักษณะเป็นหน่วยงานอิสระ ไม่ใช่ส่วนราชการ และรัฐวิสาหกิจ

๒. กรมท่าอากาศยาน ซึ่งยังคงเป็นหน่วยงานราชการ โดยจะรับผิดชอบการดำเนินงานสนามบินของกรรมการบินพลเรือนเดิม

โดยอำนาจหน้าที่ของกรมท่าอากาศยานคือการพัฒนาโครงข่ายการบิน ส่งเสริมกิจการท่าอากาศยาน รวมถึงการบริหารท่าอากาศยาน ๒๘ แห่ง ซึ่งเคยอยู่ภายใต้การบริหารดูแลของกรรมการบินพลเรือนซึ่งส่วนใหญ่ขาดทุนให้อยู่รอด โดยจะมีงบประมาณราว ๒ พันกว่าล้านบาทต่อปี เพื่อดูแลโครงสร้าง พื้นฐานและงบลงทุนอากาศยานต่าง ๆ ไม่ว่าจะเป็นการบริหารสนามบิน การรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบิน สำหรับเป้าหมายในการสมดุลกับค่าใช้จ่ายและพัฒนาต่อให้มีกำไร ซึ่งสนามบินในกำกับของกรมท่าอากาศยาน ทั้งหมด ปัจจุบันมีกำไรไม่ถึง ๑ ใน ๔ แห่ง ส่วนใหญ่ประสบปัญหาการขาดทุนอยู่ทำให้ภาครัฐ ต้องแบกรับค่าใช้จ่ายในการดูแลสนามบิน ดูแลการลงทุนโครงสร้าง พื้นฐานสนามบิน รับภาระค่าใช้จ่ายด้านบุคลากรเพื่อดูแลสนามบิน ทั้ง ๆ ที่ไม่มีเที่ยวบินเชิงพาณิชย์มาใช้บริการ มีเพียงเที่ยวบินของหน่วยงานรัฐและหน่วยงาน ด้านทหารเท่านั้น ทางเลือกหนึ่งของการแก้ไขปัญหาดังกล่าวคือการดึงเอกชนร่วมพัฒนาร่วมลงทุนพัฒนาสนามบินของกรมท่าอากาศยาน โดยนำที่ดินภายในสนามบินมาพัฒนา เช่น ร้านค้า ศูนย์ซ่อมอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งก็ต้องเจรจากับกรมธนารักษ์เพื่อขอเช่าที่ดินของสนามบิน เพื่อนำมาพัฒนาในเชิงพาณิชย์ ก่อนจะดึงเอกชนมาร่วมลงทุนและพัฒนาพื้นที่เพื่อดำเนินกิจกรรมที่จะไม่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อความปลอดภัยด้านการบิน

สถานภาพทั่วไปการใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคของประเทศไทย โดยสนามบินในประเทศไทยแบ่งออกเป็นสนามบินที่อยู่ในสังกัดของรัฐบาลและสนามบินเอกชน เช่น สนามบินที่โดยในส่วนของสนามบินรัฐบาลนั้นแบ่งได้เป็นสนามบินที่ใช้ในด้านความมั่นคงหรือสนามบินทหารนั่นเอง เช่น สนามบินตาศลึงค์ สนามบินอุ่งตะเภา สนามบินกำแพงแสน เป็นต้น ส่วนสนามบินที่อยู่ในการกำกับดูแลของราชการฝ่ายพลเรือนนั้นจะขึ้นอยู่กับกรมท่าอากาศยาน ซึ่งมีทั้งหมด ๒๘ แห่ง โดยสนามบินภูมิภาค ของกรมท่าอากาศยาน ส่วนใหญ่จะขาดทุนโดยมีสนามบินที่ไม่เคยมีกำไรมากถึง ๒๒ แห่ง และมีเพียง ๖ แห่ง เท่านั้นที่มีกำไร ประกอบด้วย สนามบินกระบี่ อุดรธานี ขอนแก่น สุราษฎร์ธานี อุบลราชธานี และนครศรีธรรมราช แต่ส่วนใหญ่แล้วท่าอากาศยานภูธรเหล่านี้ ขบเซาและใช้เพื่อการรองรับอากาศยานส่วนตัว หากจะแบ่งกลุ่มสนามบินภูมิภาคออกเป็น ๔ กลุ่ม โดยพิจารณาจากรายได้ การดำเนินงาน จะประกอบด้วย

๑. กลุ่มที่มีศักยภาพสูง มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยมากกว่า ๓๐๐,๐๐๐ คนต่อปี มี ๖ แห่ง ประกอบด้วย สนามบินอุดรธานี อุบลราชธานีขอนแก่น สุราษฎร์ธานี กระบี่ และนครศรีธรรมราช

๒. กลุ่มที่มีศักยภาพปานกลาง มีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ย ๕๐,๐๐๐-๓๐๐,๐๐๐ คนต่อปี มี ๔ แห่ง ประกอบด้วย สนามบินแม่ฮ่องสอน พิษณุโลก ตรัง และนราธิวาส

๓. กลุ่มที่มีศักยภาพค่อนข้างน้อย มี ๔ แห่ง ประกอบด้วย สนามบินสกลนคร ร้อยเอ็ด นครพนม บุรีรัมย์ ปาย น่าน ลาปาง หัวหิน และระนอง

๔. กลุ่มที่มีศักยภาพต่ำมาก ที่ไม่มีเที่ยวบินพาณิชย์ให้บริการมี ๔ แห่ง ประกอบด้วย สนามบิน นครราชสีมา เลย แม่สอด ตาก แม่สะเรียง แพร่ เพชรบูรณ์ ชุมพร และปัตตานี

รูปแบบการบริหารงานสนามบินแบบ HUB and SPOKE Airport รูปแบบการบริหารงานสายการบินและสนามบินในอนาคต ซึ่งทุก ๆ ประเทศ จะต้องปรับตัวตาม โดยจะเห็นว่า Hub คือ ศูนย์กลางการบินของสายการบินหรือเป็นจุดที่เรียกว่าฐานบิน เช่น สายการบินไทยจะใช้สนามบินสุวรรณภูมิเป็น Hub และมีจุดหมายปลายทางต่าง ๆ เป็น Spoke เช่น สนามบินเชียงใหม่ สนามบินภูเก็ต สนามบินฮ่องกง สนามบินฮานอย ขณะเดียวกันเมืองที่เป็น Spoke อาจจะเป็น Hub ของสายการบินอีกสายการบินก็ได้เช่น สนามบินขางจีเป็น Spoke ของการบินไทยแต่เป็น Hub ของสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ เป็นต้น

ระบบ Hub and Spoke เกิดขึ้นอย่างแพร่หลายมาตามยุคสมัยของความเจริญในสังคม วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และความต้องการของตลาดเป็นหลัก เพื่อทดแทนการเดินทางในสมัยก่อนซึ่งมักเกิดในรูปแบบ เมืองใหญ่สู่เมืองใหญ่ เช่น กรุงเทพฯ-โตเกียว หรือ โตเกียว-ลอนดอน เป็นต้น การเดินทางแบบ Hub to Hub เหล่านี้เป็นเส้นทางหลักที่ออกเดินทางประจำเพื่อตอบสนองความต้องการเดินทางของผู้คนมากมาย แต่ระบบนี้ ไม่สามารถตอบสนองความต้องการของคนที่ไม่ได้อยู่ในเมืองที่เป็น Hub ของสายการบินได้ ดังนั้นเมื่อผู้คนที่ต้องการเดินทางไปเมืองต่าง ๆ ที่ไม่ได้เป็น Hub ก็จะต้องถูกบังคับให้มาขึ้นเครื่องที่ Hub เพื่อเปลี่ยนเครื่องก่อน การเดินทางแบบนี้จะถูกเรียกว่า Hub feeder route ปัจจุบันเทคโนโลยีได้ช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการบินขึ้นมาก เครื่องบินขนาดกลางทางเดินระหว่างที่นั่ง ๑ ทางเดิน (Single Aisle) สามารถบินได้ไกลมากขึ้นด้วยความประหยัดกว่าเดิม และใช้ระยะเวลาทางการวิ่งขึ้นและลง สนามสั้นลงทำให้สนามบินในภูมิภาคสามารถรองรับจำนวนเครื่องบินขนาดกลางเหล่านี้ได้มากขึ้น อีกทั้งความเจริญและศูนย์กลางทางธุรกิจไม่ได้กระจุกตัวอยู่เฉพาะเมืองที่เป็น Hub อีกต่อไป ดังนั้นความจำเป็น ในการเดินทางไปเมืองที่เป็น Hub แล้วจึงต่อการเดินทางไปเมืองในภูมิภาคอื่นจึงลดความสำคัญลงเรื่อย ๆ จึงทำให้เกิดระบบการบินแบบใหม่ ที่เรียกว่า Point to Point ขึ้นมา ทำให้ผู้โดยสารมีทางเลือกที่จะบินตรงได้ทำให้ผู้โดยสาร Transfer หรือมี Connecting Flight จะเริ่มน้อยลง สายการบินต้องการเครื่องบินที่เล็กลงแต่เป็นจำนวนมากขึ้นแทนเพื่อเอาไปสร้าง Utility ที่สูงที่สุดอย่างไรก็ตาม ความเป็น Hub หลักของสนามบินใหญ่ที่เป็นฐานปฏิบัติการของสายการบินก็จะคงอยู่ เพราะ Hub ไม่ใช่แค่เป็นสถานีศูนย์กลางการบิน แต่เป็นศูนย์รวมทรัพยากรทางธุรกิจและอุตสาหกรรมการบินเอาไว้ด้วยด้วยกันจะยังคงความสำคัญไว้เช่นเดิมเมื่อพิจารณาเส้นทางการบินของประเทศไทยจะเห็นว่าเส้นทางการบินภายในประเทศของไทยจะมาจาก Hub คือสนามบินสุวรรณภูมิเป็นส่วนใหญ่มีการกระจายเส้นทางบินไปยังสนามบินภูมิกาน้อย ทำให้เกิดการ กระจายตัวการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินมีน้อยและทำให้สนามบินในภูมิภาคประสบกับสภาวะขาดทุนและไม่ก่อให้เกิดประโยชน์

หน้าที่และความรับผิดชอบของท่าอากาศยาน

ความหมายของท่าอากาศยาน ตามพระราชบัญญัติศุลกากร “ท่าอากาศยาน” หมายถึง สถานที่บนพื้นดินหรือบนพื้นน้ำที่ใช้เป็นที่ขึ้นลงของอากาศยานเพื่อรับส่งผู้โดยสารสัมภาระสินค้า และไปรษณีย์ภัณฑ์ ซึ่งในท่าอากาศยานจะมีอาคารและอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่จะให้บริการแก่เครื่องบินผู้โดยสารการขนส่งสัมภาระและไปรษณีย์ภัณฑ์ อุตสาหกรรมการบินธุรกิจสายการบินธุรกิจเครื่องบินธุรกิจท่าอากาศยานธุรกิจบริการเครื่องช่วยในการเดินอากาศหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน ส่วนความหมายของท่าอากาศยานตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ “ท่าอากาศยาน” หมายถึงพื้นที่ที่กำหนดไว้ในพื้นดินหรือน้ำสำหรับใช้ทั้งหมดหรือแค่เพียงบางส่วนเพื่อการขึ้นลงหรือเคลื่อนไหวของอากาศยานรวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและบริการซึ่งอยู่ภายในสนามบินนั้น และความหมายของท่าอากาศยานตามอนุสัญญาการบินพลเรือนระหว่างประเทศ “ท่าอากาศยาน” หมายถึง พื้นที่ที่อยู่บนผิวดินและผิวน้ำรวมตลอดถึงอาคารสิ่งติดตั้งและอุปกรณ์สำหรับใช้ส่วนใดส่วนหนึ่งหรือทั้งหมดเพื่อการขึ้นลงของเครื่องบิน (สถาบันเทคโนโลยีการบิน มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลตะวันออก, ๒๕๖๐)

หน้าที่และความรับผิดชอบของท่าอากาศยาน ได้แก่

๑. ควบคุมกิจการขนส่งทางอากาศในเขตความรับผิดชอบให้เป็นไปตามกฎหมาย กฎระเบียบ และข้อบังคับ ตลอดจนความตกลงและอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ
๒. ให้บริการอำนวยความสะดวกและความปลอดภัยแก่อากาศยานผู้โดยสารและบุคคลอื่นที่ใช้บริการท่าอากาศยานรวมทั้งการขนส่งสินค้าและสัมภาระทางอากาศ
๓. ปฏิบัติงานร่วมกับหรือสนับสนุนการปฏิบัติงานของหน่วยงานอื่นที่เกี่ยวข้องหรือที่ได้รับมอบหมาย

หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานได้แก่

๑. บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

เดิมใช้ชื่อว่า การท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย หรือ ทอท. เป็นรัฐวิสาหกิจสังกัดกระทรวงคมนาคม เป็นองค์กรบริหารงานท่าอากาศยานระดับแห่งชาติของไทย โดยเริ่มดำเนินการตั้งแต่วันที่ ๑ กรกฎาคม พ.ศ. ๒๕๒๒ เพื่อดำเนินกิจการท่าอากาศยานต่างๆ ให้มีมาตรฐานและประสิทธิภาพ และรับโอนกิจการท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งเคยสังกัดกรมการบินพลเรือน (กองทัพอากาศ) โดยอาศัยตามความบทยุติการ มาตรา ๕๐ ของพระราชบัญญัติการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย พุทธศักราช ๒๕๒๒ ต่อมา ทอท. ได้แปลงสภาพเป็นบริษัทภายใต้นโยบายการแปรรูปรัฐวิสาหกิจไทย โดยได้จดทะเบียนเป็นนิติบุคคลชื่อ "บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)" และปรับตราสัญลักษณ์ใหม่ โดยชื่อย่อของบริษัทยังคงใช้ "ทอท." เช่นเดิม ส่วนชื่อภาษาอังกฤษคือ Airports of Thailand Public Company Limited และใช้ชื่อย่อว่า AOT ตั้งแต่วันที่ ๓๐ กันยายน พ.ศ. ๒๕๔๕ เป็นต้นมา โดยกระทรวงการคลัง ถือหุ้นร้อยละ ๗๐

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๒ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดทั้งปี มีสายการบินทำการบินทั้งหมด ๑๑๘ สายการบิน แบ่งเป็นขนส่งผู้โดยสาร ๑๐๕ สายการบิน ขนส่งอากาศยาน อย่างเดียว ๑๓ สายการบิน มี สายการบินเที่ยวบิน สายการบินเช่าเหมาลำ ระหว่างประเทศ ๒ สายการบิน สายการบินเช่าเหมาลำ ภายในประเทศ ทำการบินไป สนามบินเกาะไมซ์ ๑ สายการบิน รวม ๑๒๑ สายการบิน มีจำนวนประเทศที่ให้บริการสายการบินประจำรวม ๕๕ ประเทศ ไม่รวม ฮองกง และมาเก๊า

สำหรับปีสิ้นสุดงบประมาณวันที่ ๓๐ กันยายน ๒๕๖๑ ปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานทั้ง ๖ แห่งของบริษัท มีจำนวนเที่ยวบินรวม ๘๗๔,๙๙๙ เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๒๔ เมื่อเทียบกับปีก่อน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ ๔๖๒,๒๒๕ เที่ยวบิน เที่ยวบินภายในประเทศ ๔๑๒,๗๗๔ เที่ยวบิน ส่วนจำนวนผู้โดยสารรวมมีทั้งหมด ๑๓๙.๕๒ ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๙๙ เมื่อเทียบกับปีก่อน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ ๘๐.๔๙ ล้านคนและผู้โดยสารภายในประเทศ ๕๙.๐๓ ล้านคน โดยการเพิ่มขึ้นส่วนใหญ่มาจากเที่ยวบินและผู้โดยสารระหว่างประเทศ

บริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) กำหนดยุทธศาสตร์ในการแข่งขัน ซึ่งประกอบด้วย

๑. การพัฒนาท่าอากาศยานเพื่อการแข่งขัน การเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นยุทธศาสตร์สำคัญของชาติในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ โดยเมื่อวันที่ ๒๘ กันยายน ๒๕๔๙ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์อย่างเต็มรูปแบบ เป็นท่าอากาศยานหลักที่เป็นศูนย์กลางการบิน (Hub) ของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองรับเส้นทางการบินจากทุกมุมโลก เป็นประตูสู่ประเทศในแถบเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (Gateway to the Golden Land) ซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงในการพัฒนาเศรษฐกิจของภูมิภาค โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ที่มีความทันสมัย เพียบพร้อมไปด้วยสิ่งอำนวยความสะดวก ระบบเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูง การรักษาความปลอดภัยที่ได้มาตรฐานระดับสากล และสามารถให้บริการสายการบิน และผู้โดยสารอย่างมีคุณภาพในระดับสากล โดยในเบื้องต้นจะมีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารได้ ๔๕ ล้านคนต่อปี และเมื่อพัฒนาเต็มพื้นที่แล้วจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้สูงถึง ๑๐๐ ล้านคนต่อปี พร้อมทั้งยกระดับคุณภาพและการบริการของท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารสูงติด อันดับ ๑ ใน ๑๐ ของโลกโดยจัดทำแผนกลยุทธ์เพื่อนำไปสู่การจัดอันดับท่าอากาศยานและคุณภาพการ ให้บริการในระดับสากล

๒. บทบาทของท่าอากาศยานในการพัฒนาระบบโลจิสติกส์ของประเทศ การเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเป็นส่วนหนึ่งของการขับเคลื่อนระบบโลจิสติกส์ที่สำคัญของประเทศ โดยท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้มีการบริหารจัดการด้านการขนส่งสินค้าเป็นแบบ เขตปลอดอากร (Free zone) เพื่ออำนวยความสะดวกในการขนส่งและการบริหารจัดการสินค้า มีความรวดเร็วยิ่งขึ้น เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่งสินค้า ซึ่งจะช่วยเพิ่มปริมาณของสินค้าที่ขนส่งผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมากยิ่งขึ้น และเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศไทยในอุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศ ในส่วนบทบาทของท่าอากาศยานภูมิภาค ทอท. จะเร่งพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยว ขยายเครือข่ายเส้นทางบินให้ครอบคลุมทั่วโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสินค้าในกลุ่มของประเทศจีเอ็มเอสและเอเชียใต้ รวมทั้งพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นประตูสู่ภูมิภาค

๒. กรมท่าอากาศยาน

เป็นหน่วยงานระดับกรมในสังกัดของ กระทรวงคมนาคม มีอำนาจหน้าที่พัฒนาโครงข่ายส่งเสริมกิจการท่าอากาศยานและบริหารท่าอากาศยานทั้ง ๒๘ แห่งทั่วประเทศไทยซึ่งเคยอยู่ภายใต้การบริหารดูแลของ กรมการบินพลเรือน

ในปี พ.ศ. ๒๕๖๘ ประเทศไทยได้จัดตั้งกองบินพลเรือน กรมบัญชาการกระทรวงพาณิชย์และคมนาคม และจากนั้นการบินพลเรือนของประเทศได้มีหน่วยงานที่ดูแลรับผิดชอบมาโดยตลอด

เมื่อกิจการขนส่งทางอากาศ ได้เจริญรุดหน้าขยายตัวขยายเส้นทางออกไป และมีประสิทธิภาพและความปลอดภัยยิ่งขึ้น ฉะนั้น ในปีพ.ศ. ๒๔๗๖ ได้มีการเปลี่ยนจากกองบินพลเรือนเป็นกองการบินพาณิชย์ สำนักงานปลัดกระทรวง กระทรวงเศรษฐการ ถัดมาในปีพ.ศ. ๒๔๗๗ ย้ายไปสังกัดกรมการขนส่ง ทบวงพาณิชย์และคมนาคม กระทรวงเศรษฐการ จนกระทั่งปี พ.ศ. ๒๔๘๔ กรมการขนส่ง โอนกลับมาขึ้นกับกระทรวงคมนาคม ต่อมา พ.ศ. ๒๔๘๕ ได้มีการแบ่งแยกกองให้ชัดเจนเป็น กองขนส่งทางอากาศ กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม

ต่อมาปี พ.ศ. ๒๔๙๑ ได้มีการแยกการบินพลเรือน ออกจากการบินทหาร และโอนกิจการให้กระทรวงคมนาคม และปี พ.ศ. ๒๔๙๗ ได้ยกฐานะเป็น สำนักงานการบินพลเรือน แต่ยังคงกรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคมอยู่ จนกระทั่ง พ.ศ. ๒๕๐๖ ได้ยกฐานะเป็น กรมการบินพาณิชย์ เมื่อวันที่ ๒๗ พฤศจิกายน ๒๕๐๖ และได้เปลี่ยนชื่อเป็น “กรมการขนส่งทางอากาศ” เมื่อมีการปฏิรูประบบราชการ ในปี พ.ศ. ๒๕๔๕ และต่อมาได้มีการเปลี่ยนชื่ออีกครั้งเป็น "กรมการบินพลเรือน" มีผลตั้งแต่วันที่ ๒๔ พฤศจิกายน พ.ศ. ๒๕๕๒ ต่อมาได้จัดตั้งเป็นกรมท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ ๓ ตุลาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ตามกฎกระทรวงแบ่งส่วนราชการกรมท่าอากาศยาน กระทรวงคมนาคม พ.ศ. ๒๕๕๘ ซึ่งได้ประกาศลงราชกิจจานุเบกษา เมื่อวันที่ ๒ ตุลาคม ๒๕๕๘

ความหมายและความเป็นมาของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน

สายการบินจะต้องมีการขอรับจัดสรรตารางเวลาการบินหรือ Slot เพื่อที่จะใช้ปฏิบัติการบินเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยาน แต่อันที่จริงแล้วการจัดสรร Slot นั้นไม่ได้มีความจำเป็นต่อทุกท่าอากาศยาน หากแต่เพียงขึ้นอยู่กับระดับความหนาแน่นของท่าอากาศยานซึ่งประเมินได้จากความสามารถในการรองรับเที่ยวบินเข้า-ออกของท่าอากาศยานแห่งนั้นว่ามีความเพียงพอหรือไม่ ซึ่งท่าอากาศยานที่จำเป็นจะต้องจัดให้มีการจัดสรร Slot นั้นคือท่าอากาศยานที่ไม่สามารถรองรับเที่ยวบินได้เพียงพอกับความต้องการ (ท่าอากาศยานระดับที่ ๓)

การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) คือ การจัดสรรเวลาการบิน ที่สนามบินกำหนดให้สายการบินต่างๆทำการบินขึ้นลงยังสนามบินนั้น ๆ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการเดินอากาศ

ระดับความหนาแน่นของท่าอากาศยานนั้นสามารถประเมินได้จากความพอเพียงในการใช้ทรัพยากรของท่าอากาศยานแห่งนั้นไม่ว่าจะเป็นการใช้ทางวิ่ง-ทางขับ หลุมจอดอากาศยาน อาคารผู้โดยสาร อุปกรณ์อำนวยความสะดวกต่าง ๆ หรือแม้กระทั่งบุคลากรของหน่วยงานภายในท่าอากาศยานในการรองรับเที่ยวบินซึ่งท่าอากาศยาน (ระดับที่ ๓) เองนั้นก็จะมีข้อมูลที่ได้ถูกประเมินเหล่านี้มาใช้กำหนดขีดความสามารถของท่าอากาศยานขึ้นเพื่อนำไปใช้เป็นตัวแปรในการพิจารณาจัดสรร Slot ให้กับสายการบินผู้ยื่นคำขอต่อไป

ตามหลักเกณฑ์สากลนี้ระดับของท่าอากาศยานได้ถูกกำหนดขึ้นโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) โดยจำแนกได้เป็น ๓ ระดับ ดังต่อไปนี้

๑. ท่าอากาศยานระดับที่ ๑ (Non-Coordinated Airport) สามารถรองรับเที่ยวบินเข้า-ออกได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของผู้ใช้บริการ (สายการบิน) ซึ่งสายการบินสามารถปฏิบัติการบินเข้า-ออกได้ในทุกช่วงเวลาตามต้องการ (เวลาที่ท่าอากาศยานเปิดให้บริการตามที่ประกาศใน AIP) โดยมีข้อกำหนดว่าจะต้องแจ้งตารางเวลาการบินหรือกำหนดการบินให้ท่าอากาศยาน

ยานทรابل่วงหน้าก่อนเพื่อเป็นการขออนุญาตใช้ท่าอากาศยานเพื่อปฏิบัติการบิน ตัวอย่างของท่าอากาศยานระดับที่ ๑ ในประเทศไทยได้แก่ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานนราธิวาส และท่าอากาศยานขนาดเล็กอื่น ๆ ในประเทศไทย เป็นต้น ซึ่งสายการบินที่จะปฏิบัติการบินไปยังท่าอากาศยานเหล่านี้จะต้องแจ้งกำหนดการบินให้กรมการบินพลเรือนและท่าอากาศยานทรابل่วงหน้าก่อน

๒. ท่าอากาศยานระดับที่ ๒ (Schedules Facilitated Airport) สามารถรองรับเที่ยวบินเข้า-ออกได้อย่างเพียงพอกับความต้องการในบางช่วงเวลาหรือในบางวันของสัปดาห์เท่านั้น ซึ่งสามารถกล่าวอีกนัยได้ว่าท่าอากาศยานแห่งนั้นมีความหนาแน่นของเที่ยวบินเข้า-ออกในบางช่วงเวลาหรือในบางวันของสัปดาห์จนทำให้ต้องมีการกำหนดบุคคลหรือหน่วยงานในการทำหน้าที่ประสานกับผู้ให้บริการซึ่งก็คือสายการบินต่างๆ เกี่ยวกับตารางเวลาการบินหรือกำหนดเวลาการบินเพื่อหลีกเลี่ยงความคับคั่งของช่วงเวลานั้นๆ ในกรณีนี้สายการบินจะต้องแจ้งตารางเวลาการบินให้ผู้ประสานหรือที่เรียกกันตามสากลว่า Schedule Facilitator ทรابل่วงหน้า ซึ่งหากตารางเวลาการบินที่สายการบินแจ้งมานั้นตรงกับช่วงเวลาเข้า-ออกของสายการบินรายอื่นๆ หรือตรงกับช่วงเวลาที่ยับยั้งของท่าอากาศยาน Schedule Facilitator ก็จะขอความร่วมมือจากสายการบินให้ดำเนินการปรับเวลาใหม่และ/หรือมีการเสนอเวลาใกล้เคียงที่เหมาะสมให้แทน ซึ่งสายการบินอาจจะปฏิเสธข้อเสนอนั้นและยื่นขอช่วงเวลาใหม่ที่ต้องการอีกครั้งกับ Schedule Facilitator ก็ได้

ท่าอากาศยานระดับที่ ๒ จะมีจำนวนเครื่องบินเริ่มมีมากขึ้น โดยอาจจะแน่นในช่วงฤดูการท่องเที่ยว (Hi-Season) : อาจจะต้องจัดสรรเวลาการบินบางช่วงเวลา โดยสายการบินสามารถยืนยันการใช้ตารางเวลาการบินตามที่ตนต้องการได้แม้ว่า Schedule Facilitator ได้ขอความร่วมมือจากสายการบินให้ปรับเวลาใหม่ก็ตาม ในกรณีนี้เมื่อมีการดำเนินการปรับระดับของท่าอากาศยานแห่งนั้นขึ้นเป็นท่าอากาศยานระดับที่ ๓ แล้ว สายการบินที่ไม่ให้ความร่วมมือในการปรับเวลาตามที่ได้มีการร้องขอจะถูกจัดลำดับความสำคัญให้อยู่ในระดับรองในกระบวนการพิจารณาจัดสรร Slot เนื่องจากการไม่ให้ความร่วมมือดังกล่าวในอดีตนั่นเอง

การประสานตารางเวลาการบินนั้นเป็นไปตามหลักและกฎเกณฑ์สากลซึ่งได้ถูกกำหนดขึ้นโดย IATA โดยข้อความที่ใช้รับ-ส่งกันระหว่างสายการบินกับ Schedule Facilitator นั้นเรียกว่า SMA (Schedule Movement Advice) ซึ่งข้อความชนิดนี้มีกำหนดเวลาในการรับ-ส่งซึ่งได้ถูกระบุไว้ในปฏิทินของกิจกรรมการจัดสรรตารางการบินของ IATA (IATA Calendar of Schedule Coordination Activities) ตัวอย่างของท่าอากาศยานระดับที่ ๒ ในประเทศไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานอุตะเถา ซึ่งสายการบินที่จะปฏิบัติการบินเข้า-ออก ณ ท่าอากาศยานเหล่านี้จะต้องส่งข้อความ SMA ให้กับ Schedule Facilitator ซึ่งในปัจจุบันก็คือคณะกรรมการการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) [1] และเมื่อสายการบินทราบตารางเวลาการบินที่แน่นอนแล้วภายหลังจากการประสานกับ Schedule Facilitator สายการบินจึงดำเนินการแจ้งให้กรมการบินพลเรือนและท่าอากาศยานทราบเพื่อเป็นการขออนุญาตใช้ท่าอากาศยานเพื่อปฏิบัติการบินต่อไป

โดยตารางเวลาการบินเข้า-ออกของอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานระดับที่ ๑ และ ระดับที่ ๒ ของสายการบินนั้นไม่ถือว่าเป็นการได้รับการจัดสรร Slot ณ ท่าอากาศยานแห่งนั้น แต่ถือว่าเป็นการ “ตกลงกัน” เพื่อช่วยลดความหนาแน่นและช่วยอำนวยความสะดวกแก่ผู้ให้บริการเท่านั้น

๓. ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ (Coordinated Airport) เป็นท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นของเที่ยวบินเข้า-ออกมากจนกระทั่งไม่สามารถรองรับเที่ยวบินเข้า-ออกได้อย่างเพียงพอกับความต้องการของสายการบินต่างๆที่มาใช้บริการจนมีความจำเป็นที่จะต้องจัดให้มีการจัดสรร Slot เกิดขึ้น ซึ่งสายการบินที่จะปฏิบัติการบินมายังท่าอากาศยานระดับที่ ๓ นั้นจำเป็นที่จะต้องได้รับการจัดสรร Slot ล่วงหน้าเสียก่อนเพื่อช่วยให้ท่าอากาศยานสามารถวางแผนการใช้ทรัพยากรได้อย่างเหมาะสม ซึ่งจะสามารถลดปัญหาความหนาแน่นของท่าอากาศยานและความล่าช้าของเที่ยวบินลงได้อีกทั้งยังสามารถช่วยให้มีการใช้ท่าอากาศยานแห่งนั้นได้อย่างเต็มขีดความสามารถตามที่เคยกล่าวมาในตอนก่อนหน้า

สำหรับผู้ที่ทำหน้าที่ในการจัดสรร Slot นั้นมีชื่อเรียกตามสากลว่า Slot Coordinator ซึ่งจะต้องได้รับการแต่งตั้งโดยรัฐและจะต้องปฏิบัติหน้าที่ด้วยความเป็นธรรม โปร่งใส และไม่เลือกปฏิบัติ ในส่วนของประเทศไทยนั้น รัฐ (กรมการบินพลเรือน) ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) ขึ้นเมื่อวันที่ ๓ มิถุนายน ๒๕๓๓เพื่อร่วมกันทำหน้าที่ Slot Coordinator สำหรับท่าอากาศยานระดับที่ ๓ (รวมไปถึงการทำหน้าที่ Schedule Facilitator สำหรับท่าอากาศยานระดับที่ ๒) โดยมีสมาชิกประกอบไปด้วยผู้แทนจากกรมการบินพลเรือน, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

การจัดสรร Slot นั้นเป็นไปตามหลักและกฎเกณฑ์สากลซึ่งได้ถูกกำหนดขึ้นโดย IATA โดยข้อความที่ใช้รับ-ส่งกันระหว่างสายการบินกับ Slot Coordinator นั้นเรียกว่า SCR (Slot Clearance Request/Reply Message) ซึ่งข้อความชนิดนี้มีกำหนดเวลาในการรับ-ส่งซึ่งได้ถูกระบุไว้ในปฏิทินของกิจกรรมการจัดสรรตารางการบินของ IATA (IATA Calendar of Schedule Coordination Activities) นอกจากนั้นแล้ว IATA ยังทำหน้าที่เป็นตัวกลางในการจัดการประชุมระหว่างตัวแทนจากสายการบินและ Slot Coordinator จากทั่วโลกขึ้นปีละ ๒ ครั้ง (สำหรับตารางการบินประจำฤดูหนาวและสำหรับตารางการบินประจำฤดูร้อน) เพื่อเปิดโอกาสให้ทั้ง ๒ ฝ่ายมีการพบปะเพื่อเจรจาต่อรองและยืนยัน Slot กันโดยตรง อีกทั้งยังเปิดโอกาสให้กับสายการบินต่างๆในการแลกเปลี่ยน Slot ระหว่างกันอีกด้วย ซึ่งการประชุมนี้มีชื่อเรียกว่า IATA Schedules Conference (SC) ตัวอย่างของท่าอากาศยานระดับที่ ๓ ในประเทศไทยได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งเมื่อสายการบินได้รับการยืนยัน Slot จาก Slot Coordinator แล้วจึงดำเนินการแจ้ง Slot นั้นให้กรมการบินพลเรือนและท่าอากาศยานทราบเพื่อเป็นการขออนุญาตใช้ท่าอากาศยานเพื่อปฏิบัติการบินต่อไป

สำหรับท่าอากาศยานระดับที่ ๓ นั้น สายการบินจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติการบินเข้า-ออกจากท่าอากาศยานตามกำหนดเวลาที่ได้รับการจัดสรร Slot หากพิสูจน์ได้ว่าสายการบินจงใจที่จะปฏิบัติการบินเข้า-ออกจากท่าอากาศยานแห่งนั้นโดยผิดไปจากกำหนดเวลาที่ได้รับการจัดสรร Slot ไว้สายการบินอาจจะถูกเพิกถอน Slot ที่เหลืออยู่ในฤดูกาลการบินนั้นๆได้ นอกเหนือจากนั้นแล้วสายการบินยังจะเสียสิทธิ์ที่จะได้รับ Slot เดิม (Historic Rights/Grandfather's Rights) ในฤดูกาลการบินเดียวกันของปีถัดไปอีกด้วย

บุคคลผู้หนึ่ง (หรือกลุ่มหนึ่ง) ซึ่งทำหน้าที่จัดสรรตารางเวลาการบินหรือ Slot ณ ท่าอากาศยานนั้นว่าเป็นใคร มาจากไหน และ มีหน้าที่ความรับผิดชอบอะไรบ้าง ซึ่งบุคคลผู้หนึ่ง (หรือกลุ่ม

นี้) มีชื่อเรียกตามสากลว่า “Slot Coordinator” หรือ ผู้จัดสรรตารางเวลาการบิน คือบุคคล (หรือกลุ่มบุคคล) ที่รัฐเป็นผู้แต่งตั้งขึ้นมาเพื่อทำหน้าที่ดำเนินการจัดสรรตารางเวลาการบิน ณ ท่าอากาศยาน ระดับที่ 3 โดยมีหลักสำคัญในการปฏิบัติภารกิจดังกล่าวได้แก่ ความเป็นธรรม ความโปร่งใส และการไม่เลือกปฏิบัติต่อสายการบินแห่งหนึ่งแห่งใดเป็นพิเศษ

การดำเนินการจัดสรรตารางเวลาการบินนั้นเป็นไปตามหลักเกณฑ์และกระบวนการสากลในการปฏิบัติที่สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นผู้กำหนดขึ้น ซึ่งหลักเกณฑ์นั้นได้มีการเผยแพร่ใน IATA Worldwide Scheduling Guideline (WSG) และ Standard Schedules Information Manual (SSIM) โดยในการดำเนินงานเกี่ยวกับ Slot นั้น ทั้ง Slot Coordinator และผู้จัดตารางเวลาการบินของสายการบิน (Scheduler) จากทุกหน่วยงานได้ยึดถือหลักเกณฑ์และกระบวนการสากลในการปฏิบัติตาม WSG และ SSIM โดยเคร่งครัดเสมอมา

สำหรับประเทศไทยในอดีตนั้น หน่วยงานที่มีอำนาจในการจัดสรรตารางเวลาการบินโดยตรงคือ กรมการบินพลเรือน (บพ.) (กรมการบินพาณิชย์ ในขณะนั้น) แต่เนื่องจากความไม่พร้อมในด้านบุคลากรและอุปกรณ์เครื่องมือของ บพ. และท่าอากาศยานกรุงเทพฯ เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๒๐ บพ. จึงได้มอบหมายภารกิจ Slot Coordinator ให้แก่หน่วยงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้รับผิดชอบ ซึ่งตามหลักปฏิบัติ เมื่อหน่วยงานนี้ดำเนินการจัดสรรตารางเวลาการบิน ประจำฤดูกาลการบินเสร็จสิ้นแล้ว ต้องทำการจัดส่งให้ บพ. พิจารณาให้ความเห็นชอบอีกครั้ง

ในปี พ.ศ. ๒๕๔๘ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ขอให้ บพ. (กรมการขนส่งทางอากาศในขณะนั้น) แต่งตั้ง ทอท. เป็น Slot Coordinator ของประเทศไทยเพิ่มเติมเพื่อปฏิบัติงานร่วมกับหน่วยงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ในการเข้าร่วมการประชุมการจัดสรรตารางเวลาการบิน (Schedules Conference) เพื่อให้การบริหารจัดการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่กำลังจะเปิดใช้งานเกิดประโยชน์สูงสุดทั้งต่อสายการบิน, ท่าอากาศยาน, และประเทศชาติโดยรวม ดังนั้น บพ. จึงได้มีหนังสือถึงสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อแจ้งการแต่งตั้ง ทอท. เป็น Slot Coordinator ของประเทศไทยเพิ่มเติมตามความข้างต้น

ในเวลาต่อมา เมื่อปี พ.ศ. ๒๕๕๐ บพ. (กรมการขนส่งทางอากาศในขณะนั้น) ได้มีการเริ่มการจัดตั้งคณะกรรมการชุดหนึ่งเพื่อทำหน้าที่ Slot Coordinator ของประเทศไทยขึ้น ซึ่งคณะกรรมการชุดนี้มีอธิบดี บพ. เป็นประธานและมีสมาชิกประกอบไปด้วยผู้แทนจาก บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) และ บพ. โดยยังคงมีหน่วยงานของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) เป็นผู้ปฏิบัติภารกิจหลักเช่นเดิม แต่อยู่ภายใต้การควบคุมกำกับดูแล และสังเกตการณ์จากคณะกรรมการดังกล่าวข้างต้นอีกทีหนึ่งเพื่อให้เกิดความโปร่งใส เป็นกลาง และไม่เลือกปฏิบัติ และเมื่อ ๓ มิถุนายน ๒๕๕๓ บพ. ได้มีคำสั่งแต่งตั้งคณะกรรมการการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) อย่างเป็นทางการขึ้นโดยมีนโยบายในการดำเนินงานในรูปของคณะกรรมการและให้ บพ. เป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติภารกิจการจัดสรรตารางเวลาการบิน รวมไปถึงมีคำสั่งให้เพิ่มสมาชิกของคณะกรรมการดังกล่าวขึ้นอีก 1 หน่วยงาน คือบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด นอกเหนือไปจาก ๓ หน่วยงานเดิมเพื่อให้การจัดสรรตารางเวลาการบินของประเทศไทยได้รับการพิจารณาและกำกับดูแลโดยหน่วยงานที่เกี่ยวข้องอย่างกว้างขวางและครบถ้วน ตลอดจนได้รับการยอมรับตามหลักการของความโปร่งใสและเป็นกลางมากยิ่งขึ้น นอกเหนือจากนั้นแล้วในปัจจุบันผู้แทนจากหน่วยงานซึ่งเป็นสมาชิกของคณะกรรมการฯ ดังกล่าวได้ร่วมกันปฏิบัติภารกิจ

Slot Coordinator สำหรับท่าอากาศยานระดับที่ ๓ รวมไปถึงการทำหน้าที่ Schedule Facilitator สำหรับท่าอากาศยานระดับที่ ๒ ของประเทศไทยอีกด้วย

อาจกล่าวได้ว่าตัวชี้วัดความสำเร็จของการทำหน้าที่ Slot Coordinator นั้นไม่ได้อยู่ที่ว่าใครเป็นผู้ปฏิบัติการกิจดังกล่าว หากแต่อยู่ที่ความพึงพอใจสูงสุดของผู้ขอรับการจัดสรรตารางเวลาการบินซึ่งก็คือสายการบินต่าง ๆ ที่มาใช้บริการ ณ ท่าอากาศยานแห่งนั้นนั่นเอง ความพึงพอใจดังกล่าวเป็นผลที่เกิดขึ้นโดยตรงจากการวางตนที่เหมาะสมและความมุ่งมั่นที่จะปฏิบัติการกิจด้วยความเป็นธรรม, โปร่งใส, และไม่เลือกปฏิบัติต่อสายการบินแห่งหนึ่งแห่งใดเป็นพิเศษของผู้ปฏิบัติการกิจ อีกทั้งความสำเร็จดังกล่าวจะสามารถมองเห็นเป็นรูปเป็นร่างชัดเจนยิ่งขึ้นจากการที่ท่าอากาศยานแห่งนั้นสามารถบริหารทรัพยากรได้อย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้นจนสามารถลดปัญหาความหนาแน่นและความล่าช้าของเที่ยวบินลงได้ (Pep's Space, ๒๕๕๓)

หลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของท่าอากาศยานการจัดสรรเวลาเที่ยวบินในต่างประเทศ

บุคคลหรือกลุ่มบุคคลที่ทำหน้าที่ Slot Coordinator ของแต่ละประเทศซึ่งได้รับการแต่งตั้งจากรัฐนั้น มีที่มาแตกต่างกันไปโดยขึ้นอยู่กับความเหมาะสมของแต่ละประเทศ ซึ่งสามารถจำแนกตามประเภทได้ดังต่อไปนี้

๑. Slot Coordinator ซึ่งเป็นผู้แทนจากกรมการบินพลเรือนหรือองค์กรภาครัฐ เช่นในประเทศจีน เวียดนาม และเขตปกครองพิเศษฮ่องกง เป็นต้น

๒. Slot Coordinator ซึ่งเป็นผู้แทนจากท่าอากาศยาน เช่นในประเทศแคนาดา สเปน สิงคโปร์ อินเดีย กัมพูชา และเขตปกครองพิเศษมาเก๊า เป็นต้น

๓. Slot Coordinator ซึ่งเป็นผู้แทนจากสายการบินแห่งชาติ เช่น ในประเทศนิวซีแลนด์ มาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ เป็นต้น ซึ่ง Slot Coordinator ประเภทนี้ถือเป็นกลยุทธ์พิเศษประเภทหนึ่งที่รัฐมอบให้แก่สายการบินแห่งชาติเพื่อสามารถใช้เป็นเครื่องมือในการต่อรองในการขอรับการจัดสรรตารางเวลาการบินกับประเทศอื่นๆ (ประมาณว่าถ้าคุณไม่ให้ตารางเวลาการบินแก่สายการบินของผม ผมก็จะไม่ให้ตารางเวลาการบินแก่สายการบินจากประเทศของคุณเหมือนกัน เพราะผมเป็นผู้ควบคุมการจัดสรรตารางเวลาการบินของประเทศนั้นๆ)

๔. Slot Coordinator ซึ่งเป็นผู้แทนจากองค์กรอิสระ เช่นองค์กร ACL ของประเทศอังกฤษ, COHOR ของประเทศฝรั่งเศส ASSOCLEARANCE ของประเทศอิตาลี COORDAUS ของประเทศออสเตรเลีย และ KASO ของประเทศเกาหลี เป็นต้น ซึ่ง Slot Coordinator ประเภทนี้มักจะได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง อาทิเช่น ท่าอากาศยานและสายการบินที่ปฏิบัติการบิน ณ ท่าอากาศยานแห่งนั้นๆ และนอกเหนือจากการจัดสรรตารางเวลาการบิน ณ ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ ในประเทศของตนเองแล้ว องค์กรอิสระเหล่านี้ยังสามารถรับจ้างให้บริการการจัดสรรตารางเวลาการบิน ณ ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ ของประเทศอื่นๆได้อีกด้วย ตัวอย่างเช่น องค์กร COORDAUS ของประเทศออสเตรเลียได้รับจ้างดำเนินการจัดสรรตารางเวลาการบินให้กับท่าอากาศยานอาบูดาบี และองค์กร ACL ของประเทศอังกฤษได้รับจ้างดำเนินการจัดสรรตารางเวลาการบินให้กับท่าอากาศยานดูไบ เป็นต้น

๕. นอกเหนือจาก ๔ ประเภทข้างต้น Slot Coordinator สามารถที่จะอยู่ในรูปแบบของ คณะกรรมการการจัดสรรตารางเวลาการบิน (Slot Coordination Committee) ซึ่งประกอบไปด้วย สมาชิกซึ่งเป็นผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ อาทิเช่น กรมการบินพลเรือน, ท่าอากาศยาน, สายการบิน แห่งชาติ, สายการบินสายอื่นๆ, และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ซึ่งอาจจะมีหน่วยงานใด หน่วยงานหนึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการกิจภายใต้การควบคุมและกำกับดูแลจาก คณะกรรมการทั้งหมดอีกทีหนึ่งก็ได้ เช่นในปัจจุบัน คณะกรรมการการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) ของประเทศไทยมีสมาชิกประกอบไปด้วยผู้แทนจากกรมการบินพล เรือน, บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน), บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน), และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ซึ่งมีกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานหลักในการปฏิบัติการกิจ (Pep's Space, ๒๕๕๓)

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

กฤษฎิ์ โตชัยวัฒน์ และ บุรินทร์ วิทยากัญ (๒๕๕๗) ได้ศึกษาเรื่อง การศึกษา พฤติกรรมการรอเที่ยวบินของนักเดินทางระหว่างประเทศ พบว่า นักเดินทางมีพฤติกรรมการเดินทาง คือ เพื่อพักผ่อนในวันหยุด และทำธุรกิจ มีลักษณะการเดินทาง ๒ คน โดยเวลาบินขาออกอยู่ในช่วง เช้า (๔.๐๑-๑๐.๐๐ น.) มีระยะเวลาเปลี่ยนเครื่อง ๒-๓ ชั่วโมง นิยมเลือกซื้อสินค้า และใช้บริการ ร้านอาหารด้วยตนเอง โดยสถานที่ที่นักท่องเที่ยวพักรอที่อยู่มากที่สุดคือ โถงผู้โดยสารขาออกกิจกรรม การเลือกซื้อสินค้าปลอดภาษีและรับประทานอาหารเป็นกิจกรรมที่ได้รับความนิยม โดยจะเดินทาง มาถึงสนามบินก่อนเที่ยวบินประมาณ ๒ ชั่วโมง และเลือกทำกิจกรรมในบริเวณโถงผู้โดยสารขาออก ทั้งนี้ผลลัพธ์จากการวิจัยจะทำให้สนามบินและผู้ประกอบกิจการภายในอาคารสนามบินสามารถนำไป เป็นแนวทางในการพัฒนาองค์กรเพื่อตอบสนองพฤติกรรมนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้น

ณัฐธินี พรภัทรประเสริฐ และ อภิตา นามแสง (๒๕๕๙) ได้ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อ คุณภาพการให้บริการของหลุมจอดอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า สภาพปัจจุบันใน ช่วงเวลาที่ศึกษามีจำนวนเที่ยวบินโดยสารที่ใช้บริการทั้งหมด ๑๕๔,๘๘๖ เที่ยวบิน สามารถจัดสรรให้ เข้าใช้บริการ หลุมจอดอากาศยานแบบประชิดอาคารได้ ๑๑๑,๖๓๑ เที่ยวบิน หรือร้อยละ ๗๒.๑๐ และกำหนดให้เข้าใช้หลุมจอดอากาศยานระยะไกลทั้งหมด ๔๓,๒๕๕ หรือร้อยละ ๒๗.๙๐ จาก การศึกษาคุณภาพการให้บริการด้วย SERVQUAL Model พบว่า ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่มีระดับความ คิดเห็นต่อคุณภาพการให้บริการทั้ง ๕ ด้าน ประกอบด้วย ด้านความเป็นรูปธรรมของการบริการ ความ เชื่อถือได้ไว้วางใจ การตอบสนองต่อผู้รับบริการการให้ความมั่นใจแก่ผู้รับบริการ ความเข้าใจและ ความเห็นอกเห็นใจในผู้รับบริการ อยู่ในระดับมาก เมื่อจำแนกออกมาตามตัวแปร พบว่า ระดับความ คิดเห็นสอดคล้องไปในทิศทางเดียวกัน ในคุณภาพการบริการปัจจัยเชิงด้านหน้าที่ ซึ่งได้แก่ ปัจจัยด้าน ความเชื่อถือไว้วางใจ อยู่ในระดับสูงสุด และปัจจัยด้านความเป็นรูปธรรมในการบริการ มีระดับ คุณภาพในการบริการในระดับต่ำสุด จึงเสนอแนวทางในการพัฒนากลยุทธ์คุณภาพการบริการที่ดี ตาม ปัจจัยทั้ง ๕ ด้าน โดยการสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส ๒ จัดตั้งคณะกรรมการการทดสอบ พนักงานบริหารจัดการหลุมจอดอากาศยานทุกๆ ๖ เดือน เพิ่มช่องทางการติดต่อสื่อสารให้เข้าถึงได้ ง่าย จัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบการร้องขอของลูกค้าโดยตรง และการจัดฝึกอบรม แก่พนักงาน

บริหารจัดการหลุมจอดอากาศยาน เพื่อสร้างมาตรฐานและสร้างคุณภาพการให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพต่อผู้รับบริการต่อไป

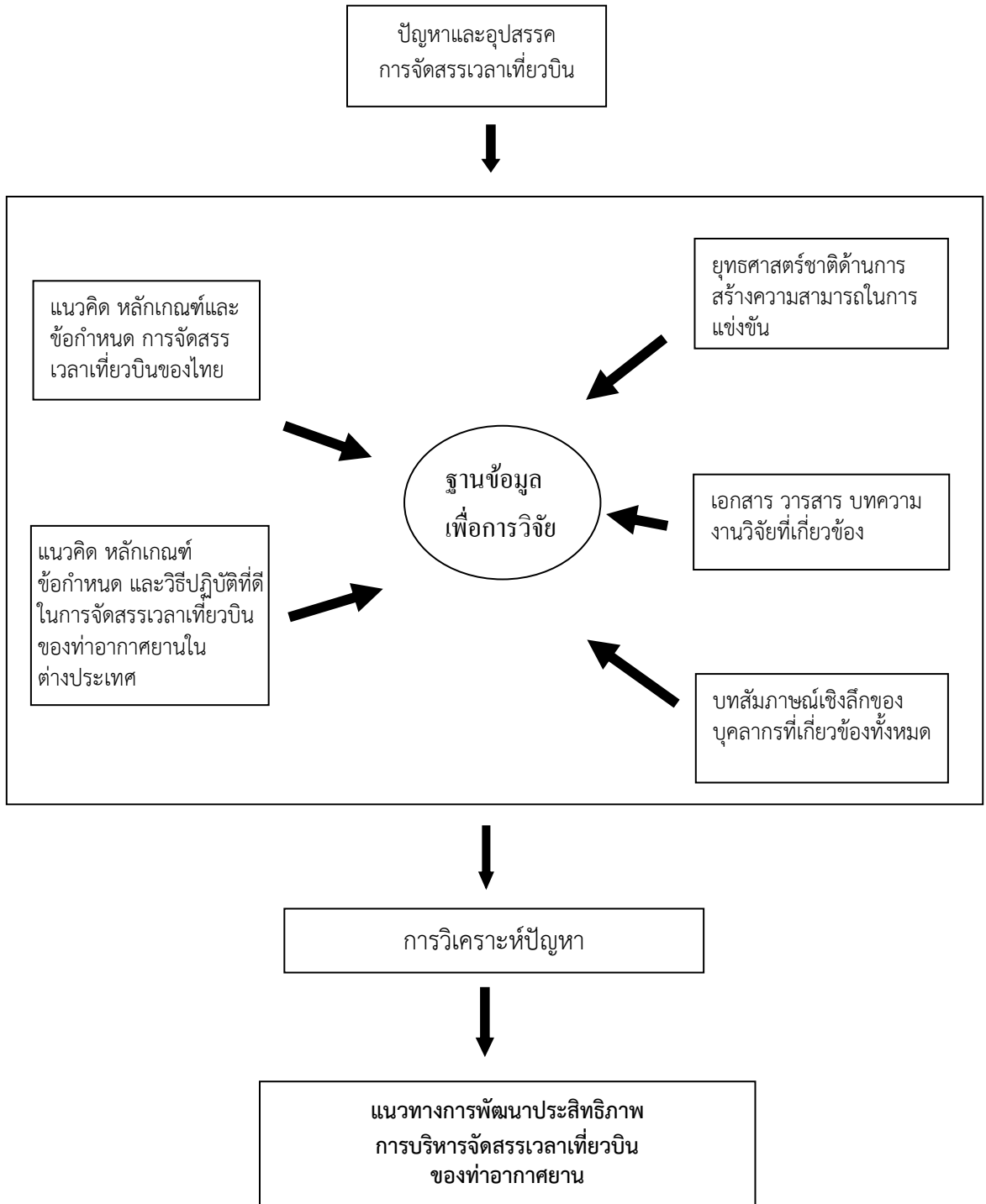
รุจิเรข ดำมณี และ พจนา สิมะเสถียร (๒๕๕๕) ได้ศึกษาเรื่อง วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวบินกับการเคลื่อนไหวของอากาศยานและผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่าเคลื่อนไหวของ อากาศยานและผู้โดยสารระหว่างช่วงปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิที่ได้จาก ข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ ในช่วงระยะเวลา ๑๐ ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๔๐-๒๕๕๔ ของท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) และข้อมูลสถิติการขนส่งทางอากาศ ในช่วงระยะเวลา ๓ ปีตั้งแต่ปี พ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มา รวบรวมและทำการวิจัย วิเคราะห์ในรูปแบบการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ถดถอยด้วยเทคนิค ๕ รูปแบบ มาเปรียบเทียบรูปแบบความสัมพันธ์ที่เหมาะสม พบว่าความสัมพันธ์ระหว่าง ปีพ.ศ. ๒๕๔๐-๒๕๔๘ และปีพ.ศ. ๒๕๕๐-๒๕๕๔ ที่ดำเนินการท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ดอนเมืองกับความเคลื่อนไหวของ อากาศยานและผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์กันในรูปแบบสมการโพลิโนเมียล กำลังสาม และ ความสัมพันธ์ระหว่าง ปีพ.ศ. ๒๕๕๑-๒๕๕๔ ที่ดำเนินการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกับความ เคลื่อนไหวของอากาศยานและผู้โดยสาร มีความสัมพันธ์กันในรูปแบบสมการโพลิโนเมียล กำลังสอง และผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ในรูปแบบสมการอื่น ไม่พบว่ามีความสัมพันธ์กันของข้อมูล

ธิตินันท์ ชาญโกศล (๒๕๖๐) ได้ศึกษาเรื่อง การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่ง ทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติ อุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาค ตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (ยโสธร อุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ) พบว่า ศักยภาพด้าน โครงสร้างพื้นฐานและ ขีดความสามารถท่าอากาศยานอุบลราชธานี จัดว่าระดับดีมาก ศักยภาพด้าน การขยายตัวของการขนส่งทางอากาศ ไม่ว่าจะ เป็น จำนวนเที่ยวบิน จำนวนผู้โดยสาร จำนวนการ ขนส่งสินค้าและจำนวนพัสดุและไปรษณียภัณฑ์มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น อย่างต่อเนื่อง ศักยภาพด้าน ความสามารถในการรองรับปริมาณผู้โดยสารต่อสัดส่วนพื้นที่อาคารผู้โดยสาร ท่าอากาศยาน นานาชาติอุบลราชธานี ในมิติระดับการให้บริการของมุมมอง พื้นที่รอและบริเวณหมุนเวียน ความสามารถในการรองรับ ความต้องการ ในการเข้ามาใช้บริการและการอำนวยความสะดวกสบาย ของผู้โดยสาร ภายในอาคารผู้โดยสารอยู่ในระดับ น้อยกว่ามาตรฐาน และศักยภาพด้านความสามารถ การให้บริการอากาศยาน ของท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี มีความสามารถรองรับปริมาณ ของนักท่องเที่ยว นักทัศนจรและนักท่องเที่ยวแบบเข้าไป-เย็นกลับ หรือไม่พักแรม ณ ที่ใดที่หนึ่งโดยมี แนวโน้มเพิ่มขึ้นทั้งในระดับจังหวัดอุบลราชธานี และ กลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่างของ ประเทศไทย

รัตพร อรรถพันธ์ (๒๕๕๑) ได้ศึกษาเรื่อง การบริหารความเสี่ยงในบริษัท วิทยุการบิน แห่งประเทศไทย จำกัด พบว่า การบริการที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นจากปริมาณเที่ยวบินที่สูงขึ้น การจราจร ทางอากาศมีมากขึ้น มีความเสี่ยงต่อการดำเนินงานในหลายมิติ โดยมีปัจจัยเสี่ยงทั้งสิ้น ๒๙ ปัจจัยเสี่ยง ที่ทำให้เกิดความจำเป็นในการศึกษา เพื่อการบริหารความเสี่ยงให้สามารถดำเนินงานภายใต้ความเสี่ยง ที่ควบคุมได้ การบริหารความเสี่ยงของบริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทยจำกัด ประกอบไปด้วย ขั้นตอน ๕ ขั้นตอนดังนี้คือ การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยง การประเมินความเสี่ยง การสร้างแผนการจัดการ ความเสี่ยง การใช้กลยุทธ์ในการบริหารความเสี่ยง และ การกำหนดปัจจัยที่นำไปสู่ความสำเร็จในการ บริหารความเสี่ยง ผลการวิเคราะห์สรุปได้ว่า การดำเนินงานที่เกี่ยวข้องเป็นการพิจารณาโดยแยก

ออกเป็น ๕ กลุ่ม ประกอบด้วย ความเสี่ยงด้านมนุษย์ ความเสี่ยงด้านระบบ/อุปกรณ์ ความเสี่ยงด้านสถานะแวดล้อม ความเสี่ยงด้านการบริหารจัดการ และความเสี่ยงด้านภารกิจ ในการทำการบริหาร ความเสี่ยงเป็นการระวาง, ป้องกันและจัดการเพื่อลดโอกาสและความรุนแรงในการเกิดอันตราย ความสูญเสีย ความเสียหาย ความล้มเหลว ตลอดจนปัญหาอุปสรรคต่าง ๆ ได้รับการระวาง ป้องกัน ทำให้บริษัทเป็นที่ยอมรับ และควบคุมได้ จากการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงทั้งโอกาสการเกิดและความรุนแรงที่มีความเสี่ยงสูงสุด พบว่าปัจจัยเสี่ยงภายในคือ ปัจจัยด้านประสิทธิภาพการปฏิบัติงาน และปัจจัยเสี่ยงภายนอกจากความไม่แน่นอนทางการเมือง

กรอบแนวคิดการวิจัย



สรุป

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัย ได้ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบถึงความสำคัญของปัญหาการวิจัย และสามารถนำแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนองค์ความรู้และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง มาใช้ในการออกแบบการศึกษาวิจัยที่เหมาะสม เพื่อให้การดำเนินการวิจัยมีความเป็นระบบ มีระเบียบแบบแผน ขั้นตอน และกระบวนการที่ชัดเจน ตั้งอยู่บนพื้นฐานทางวิชาการ สามารถมีหลักฐานอ้างอิง มีความน่าเชื่อถือ และสามารถนำผลการวิจัยไปใช้ให้เกิดประโยชน์ในทางวิชาการและการพัฒนาศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ของท่าอากาศยาน

ดังนั้น เพื่อให้เกิดความรู้ ความเข้าใจในแนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหาร จัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ผู้วิจัย จึงได้กำหนดหัวข้อและแนวทางในการทบทวนวรรณกรรม โดยแบ่งออกเป็น ๔ ส่วน ดังนี้

๑. การจัดทำแผนยุทธศาสตร์ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน ประกอบด้วย การต่อยอดอดีต การปรับปรุงจูน และ การสร้างคุณค่าใหม่ในอนาคต โดยการวางแผนยุทธศาสตร์การ กำหนดแนวคิดเกี่ยวกับการวางแผนกลยุทธ์หรือยุทธศาสตร์การพัฒนา และแนวคิดการจัดการเชิงกลยุทธ์และแนวคิดกลยุทธ์การตลาด

๒. ข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับกฎหมายและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบิน รวมถึงถึงสถานการณ์และทิศทางการอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

๓. แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการบริหารจัดการสนามบิน การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน หน้าที่และความรับผิดชอบของท่าอากาศยาน และหลักเกณฑ์และแนวทางปฏิบัติของท่าอากาศยานการจัดสรรเวลาเที่ยวบินในต่างประเทศ

๔. กรอบแนวคิดการวิจัย ประกอบด้วย ที่มาและสภาพปัญหา วัตถุประสงค์การวิจัย แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เทคนิคและเครื่องมือที่ใช้ การวิเคราะห์เนื้อหา การประมวลผล สรุปและนำเสนอข้อมูล

บทที่ ๓

การบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

การศึกษาในบทที่ ๓ จะศึกษาเรื่องเกี่ยวกับการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๑ และ ๒ โดยมีลำดับการศึกษา ดังนี้

๑. ความสำคัญของการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบิน
๒. รูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน
๓. หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาของท่าอากาศยาน
๔. ปัญหาและอุปสรรคการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
๕. สรุป

ความสำคัญของการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบิน

การบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินเพื่อให้เกิดความคล่องตัวทางการจราจรทางอากาศ มีความสำคัญต่อการบริหารจัดการสนามบิน เนื่องจากในปัจจุบันนี้ สถานการณ์และทิศทางอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่ทรัพยากรของสนามบินแต่ละแห่งมีอย่างจำกัด โดยเฉพาะสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานสมุย ที่มีความแออัดของเที่ยวบิน เพราะมีความต้องการทำการบินเกินกว่าโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินมีไม่เพียงพอหรือไม่สามารถจะรองรับได้ ดังนั้นทุกเที่ยวบินจึงต้องได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน จาก Slot Coordinator ก่อนทำการบินมายังสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ เนื่องจากขีดความสามารถ โครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินมีจำกัด และทำให้การบริหารจัดการของสนามบินมีประสิทธิภาพจากการวางแผนทำการบินล่วงหน้าอีกด้วย ความสำคัญของการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินจึงเป็นสิ่งที่ต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศนั้น เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่มีศักยภาพในการที่จะพัฒนาต่อไปในอนาคต

โดย Slot หรือ Timeslot หมายถึง กำหนดเวลาเข้า และออกของเที่ยวบินในช่วงวัน หรือระยะเวลาที่กำหนด ณ สนามบินที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศหนาแน่น หรือมีข้อจำกัดในด้านปัจจัยอำนวยความสะดวกพื้นฐาน เช่น ทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร หลุมจอด เป็นต้น โดยมีการวางแผนและประสานงานแผนเที่ยวบินล่วงหน้าตามกฎระเบียบของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (The International Air Transport Association : IATA) และการกำกับดูแลโดยหน่วยงานของรัฐ

จากเหตุผลดังกล่าว ทำให้สายการบินต่างๆ ที่มีความต้องการที่จะบินเข้าสู่สนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ ของประเทศไทย ทั้ง ๕ แห่ง ได้แก่

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานสมุย ต้องได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบินก่อน จึงจะสามารถทำการบินได้ แต่อย่างไรก็ตาม การบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน พบว่า มีหลายสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน แต่ไม่ทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรรมีอยู่ส่วนหนึ่ง ส่งผลต่อประสิทธิภาพในการบริหารจัดการของสนามบินในการใช้ความสามารถในรองรับเส้นทางบินที่ต้องการทำการบินแต่ไม่ได้รับการจัดสรรเวลา เป็นต้น

อย่างไรก็ตามท่าอากาศยานในแต่ละแห่งนั้นมีลักษณะปฏิบัติการบิน และกายภาพของสนามบินที่ไม่เหมือนกัน ดังนั้นท่าอากาศยานในแต่ละแห่งจึงต้องมีการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนของแต่ละท่าอากาศยานเพื่อเตรียมความพร้อม และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ที่มีอยู่ให้เกิดความพร้อมมากที่สุด เช่น หากวิเคราะห์แล้วท่าอากาศยานแห่งนี้เหมาะที่จะเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน เนื่องจากมีกายภาพขนาดใหญ่ มีความพร้อมในด้านโรงซ่อมอากาศยาน แต่ในขณะเดียวกันมีข้อจำกัดในด้านเส้นทางการบิน ซึ่งไม่ใช่เส้นทางที่สายการบินสามารถเปิดทำการบินเพื่อขนส่งคนโดยสารได้ ซึ่งอาจไม่เหมาะสมในการส่งเสริมนโยบายของรัฐในด้านขนส่งคนโดยสารได้ แต่สามารถดำเนินการส่งเสริมนโยบายด้านอุตสาหกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยทำเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่ โดยพิจารณาเฉพาะเที่ยวบินที่ทำการบินมาเพื่อซ่อมบำรุงเท่านั้น เป็นต้น เพื่อให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติในการส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศก็ต้องมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการพัฒนาสนามบินหรือท่าอากาศยานนั้นๆ ให้เหมาะสมกับสิ่งที่สนามบินแห่งนั้นๆ มีความพร้อมเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว เพื่อจัดสรรเวลาเที่ยวบินและพัฒนาศักยภาพของสนามบินและสามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด

การจัดสรรเวลาเที่ยวบินเป็นการจัดสรรเวลาของสนามบินที่มีความต้องการสูงจนเกินสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ เช่น เคาน์เตอร์เช็คอิน หลุมจอดของสนามบิน สะพานเทียบ หรือสายพานกระเป๋า การจัดสรรจึงมีความจำเป็นที่จะต้องจัดให้สายการบินสามารถใช้บริการได้อย่างสูงสุด โดยต้องคงความหลากหลายของสายการบิน โดยจะต้องมั่นใจว่าสายการบินได้ใช้เวลาอย่างเต็มที่โดยต้องมีการกำหนดหลักเกณฑ์ ที่สามารถใช้งานได้ แต่อย่างไรก็ดี ก็ต้องมุ่งแก้ไขปัญหาความหนาแน่นของท่าอากาศยาน ผ่านการประชาสัมพันธ์ให้เกิดการใช้งานสนามบินในภูมิภาคให้มากขึ้นเช่น สนามบินแม่ฟ้าหลวง สนามบินหาดใหญ่ เพื่อให้สายการบินสามารถบินไปยังจุดหมายโดยไม่จำเป็นต้องมาลงที่กรุงเทพฯ เพียงแห่งเดียว ซึ่งจะช่วยให้ไม่เกิดความแออัดทั้งในสนามบินและห้วงอากาศในบริเวณของสนามบิน

ดังนั้น การบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินให้มีประสิทธิผลและมีประสิทธิภาพ จึงต้องเริ่มจากการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนของแต่ละท่าอากาศยาน เพื่อทำการวิเคราะห์และวางแผนในการพัฒนาการจัดสรรเวลาได้อย่างเหมาะสม เพื่อรองรับสายการบินที่ต้องการทำการบินจริง ให้ได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน และมุ่งใช้ทรัพยากรของท่าอากาศยานที่มีอยู่ในทุกระดับอย่างคุ้มค่า เพื่อเป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติที่มุ่งให้ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น เพราะอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์จะช่วยส่งเสริมและยกระดับด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย และเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานในประเทศไทย เพื่อพัฒนาเศรษฐกิจให้เติบโตอย่างมีเสถียรภาพและยั่งยืน

ดังนั้น กระบวนการบริหารจัดการสนามบิน โดยเฉพาะการบริหารจัดการด้านปริมาณการจราจรทางอากาศ ระบบสนับสนุน และความสามารถของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศของแต่ละสนามบิน ที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ ให้เหมาะสมกับขีดความสามารถในการรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศจึงมีความสำคัญเป็นอย่างมาก ในการบริหารจัดการสนามบินให้มีสภาพการจราจรทางอากาศภายในสนามบินมีความคล่องตัวและมีปริมาณที่เหมาะสมไม่มากหรือน้อยเกินไป เพื่อส่งผลถึงความปลอดภัยและประสิทธิภาพของสนามบิน เพื่อประโยชน์ของทุกฝ่าย ได้แก่ สนามบิน ผู้โดยสาร และสายการบิน เป็นต้น การบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินที่มีประสิทธิภาพจะช่วยป้องกันมิให้เกิดปัญหาสูญเสียโอกาสจากกลุ่มสายการบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบินแต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา

ในการจัดสรร Slot นั้น ท่าอากาศยานต่างๆได้นำระบบเทคโนโลยีสารสนเทศมาใช้ในการประมวลผล เพื่อช่วยให้ผู้ปฏิบัติงานประหยัดเวลาและลดขั้นตอนในการปฏิบัติงานลง ซึ่งหลักปฏิบัติที่ใช้ในการจัดสรร Slot นั้นถูกกำหนดขึ้นให้เป็นไปตามมาตรฐานและกฎเกณฑ์เดียวกันโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) ไม่ว่าจะเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรร Slot หรือรูปแบบของข้อความมาตรฐานในการยื่นขอจัดสรร Slot (Action Codes) โดยหลักปฏิบัติดังกล่าวมีวัตถุประสงค์เพื่อให้การจัดสรร Slot ดำเนินไปอย่างยุติธรรม โปร่งใส เป็นกลาง และไม่มีการเลือกปฏิบัติต่อสายการบินใด สายการบินหนึ่งเป็นพิเศษ ซึ่งจะส่งผลถึงการให้บริการของท่าอากาศยานแห่งนั้นได้อย่างเกิดประโยชน์สูงสุด

นอกจากนี้ปัญหาการไม่ทำการบินตามที่ได้รับจัดสรรเวลาเที่ยวบิน นอกจากทำให้สนามบินสูญเสียรายได้และการใช้งานทรัพยากรให้เกิดประโยชน์สูงสุดแล้ว ยังนำมาซึ่งการสูญเสียรายได้ของประเทศ ได้แก่ การขาดโอกาสในการได้รับนักท่องเที่ยวจากต้นทางที่มีความประสงค์เดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย เพราะไม่สามารถรองรับเที่ยวบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบินแต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา โดยเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ ไทย มีความสำคัญต่อเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวของประเทศเป็นอย่างมาก รวมทั้งส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และช่วยขับเคลื่อนอุตสาหกรรมการบินของประเทศให้เจริญเติบโตอย่างยั่งยืน และส่งผลต่อความสามารถในการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติได้

รูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน

ปัจจุบันการบริหารจัดการเวลาการบิน ดำเนินการภายใต้ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อให้การบริหารขีดความสามารถของท่าอากาศยานเป็นไปอย่างเรียบร้อย เพราะ โดยทั่วไปแล้ว ท่าอากาศยานหรือสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ จะเกิดปัญหาขีดความสามารถของท่าอากาศยานกับปริมาณการขนส่งทางอากาศไม่สัมพันธ์กัน ทำให้ท่าอากาศยานจำเป็นต้องควบคุมดูแลและบริหารจัดการทรัพยากรที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด และขยายขีดความสามารถให้เพิ่มขึ้น และที่สำคัญการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับ (Demand and Capacity Analysis) โดยการประเมินความต้องการของสายการบินและขีด

ความสามารถในการรองรับเที่ยวบินได้สูงสุดของสนามบิน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางกายภาพ การปฏิบัติการและสภาพแวดล้อมของสนามบิน เพื่อจัดสรรวันและเวลาสำหรับการปฏิบัติการบินเข้าออกสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ รวมทั้งการอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินของสนามบินให้แก่สายการบินต่างๆ ได้อย่างเหมาะสมในแต่ละฤดูกาลการบิน (Season) หรือช่วงเวลาในการกำหนดตารางการบิน ซึ่งแบ่งออกเป็น ฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคม เป็นต้น

เมื่อปริมาณความต้องการในการใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานของสายการบินมีมากเกินไป ความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานที่มีอยู่ จะต้องมีการปฏิบัติการเพื่อแก้ปัญหาโดยใช้การเปลี่ยนเส้นทางบินใหม่ หรือใช้มาตรการการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ที่เป็นมาตรการการบริหารจัดการความคล่องตัวจากผู้ดำเนินการสนามบินที่จัดตั้งขึ้น เพื่อลดปริมาณการจราจรในระดับที่ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศมีความสามารถเพียงพอที่จะรองรับและสามารถบริหารจัดการการไหลของจราจรให้ราบรื่น ทำให้เกิดการใช้ความสามารถในการรองรับของหน่วยควบคุมจราจรทางอากาศที่มีอยู่ได้อย่างคุ้มค่า เพิ่มประสิทธิภาพ การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) จะช่วยรับมือจากข้อจำกัดต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นจากการดำเนินไปของเที่ยวบินตามเส้นทางบินนั้นๆ รวมทั้งการให้คำปรึกษาการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ที่เหมาะสม โดยประโยชน์ของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) จะไม่สามารถเกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมได้เลย หากผู้จัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) หรือที่เรียกกันตามสากลว่า Slot Coordinator ทำการจัดสรร Slot โดยมีได้คำนึงถึงวัตถุประสงค์ที่จะทำให้ท่าอากาศยานสามารถบริหารทรัพยากรของตนเองได้อย่างมีประสิทธิภาพ อันจะก่อให้เกิดปัญหาความหนาแน่นของท่าอากาศยานและปัญหาความล่าช้าของเที่ยวบินขึ้น

เนื่องจากรูปแบบการจราจรทางอากาศของแต่ละท่าอากาศยานมีลักษณะที่แตกต่างกัน ขึ้นอยู่กับประเภทเที่ยวบินและผู้โดยสาร โดยท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นในช่วงคึกคักตามพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ส่วนท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินภายในประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นตั้งแต่เช้าและเบาบางลงในช่วงกลางคืน ซึ่งการมีปริมาณเที่ยวบินที่มีความแตกต่างกันในแต่ละช่วงเวลาของวัน รูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบินเพื่อการรองรับความคับคั่งของการจราจรทางอากาศในแต่ละช่วงเวลามีความสำคัญเป็นอย่างมาก เพื่อให้ท่าอากาศยานรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศได้ไม่เกินขีดความสามารถ และมีความสามารถที่เพียงพอสำหรับการรองรับอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ

รูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน ตั้งอยู่บนพื้นฐานในการให้ความสำคัญของการบริหารจัดการสนามบิน ดังต่อไปนี้

๑. ประสิทธิภาพ (Efficiency) การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) บนภาคพื้นที่มีประสิทธิภาพ จะทำให้สายการบินรู้เวลาในการขึ้นทำการบิน อีกทั้งยังได้รับลำดับความสำคัญเป็นลำดับแรกในการขึ้นบินเสมอ ส่งผลให้สายการบินสามารถวางแผนการทำการบินที่ถูกต้องแม่นยำมากยิ่งขึ้น การที่ทำการบินได้อย่างแม่นยำตลอดเส้นทางและการลดการบินวนอันเนื่องมาจากความคับคั่งของการจราจร รวมทั้งมีการดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของ

สนามบินอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้สามารถทำการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ การที่สายการบินสามารถรู้เวลาในการทำการบิน และมีการวางแผนทำการบินได้อย่างแม่นยำมากขึ้น นอกจากนี้ การที่สายการบินนำการบินตามการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ส่งผลให้ท่าอากาศยานสามารถใช้ทรัพยากรในทุกส่วนงานที่เกี่ยวข้องได้อย่างมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ตั้งแต่ทรัพยากรต่างๆ ของท่าอากาศยาน รวมทั้งบุคลากรต่างๆ ของสนามบิน และสามารถบรรเทาปัญหาความแออัดของการจราจรทางอากาศ เป็นต้น

๒. ความปลอดภัย (Safety) การใช้วิธีจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ตั้งแต่ภาคพื้นโดยการกำหนดช่วงเวลาในการเข้าสู่จุดต่างๆ ที่ทำให้เกิดความคล่องตัวของจราจรทางอากาศที่มากขึ้น และลดการเกิดการกระตุกตัวของอากาศยานในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการ ซึ่งจะส่งผลให้ภาระงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศลดลง อีกทั้งยังมีการใช้พื้นที่ที่มีอยู่อย่างจำกัดบนน่านฟ้าบริเวณนั้นอย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

๓. สภาพแวดล้อม (Environment) การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ที่มีประสิทธิภาพส่งผลต่อความประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการทำการบิน (Cost Effectiveness) ส่งผลต่อการลดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม และส่งผลต่อมายังการลดการก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศอันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยาน และลดข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัดในการปฏิบัติงานหรือข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อสายการบินผู้ใช้บริการสนามบิน และการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) จะสามารถระบุทางเลือกในการแก้ไขหรือบรรเทาข้อจำกัดต่างๆ ได้ดีมาก

โครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน ประกอบไปด้วย

๑. คณะกรรมการจัดสรรเวลาโดยให้มีอำนาจหน้าที่ ได้แก่ (๑) พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย (๒) พิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบิน (๓) ประสานงานกับผู้เกี่ยวข้อง (Relevant Parties) กับการจัดสรรเวลาการบิน เพื่อขอการสนับสนุนข้อมูลหรือความร่วมมือในด้านต่างๆ และ (๔) แต่งตั้งคณะทำงานเพื่อดำเนินการเรื่องอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ตามที่เหมาะสมและจำเป็น โดยทำการประชุมคณะกรรมการจัดสรรเวลาเพื่อทบทวนพารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบินของแต่ละฤดูกาลการบิน หรือเมื่อมีการเปลี่ยนแปลงนโยบายหรือปรับขีดความสามารถของสนามบิน ซึ่งจะกระทบต่อการจัดสรรเวลาการบินอย่างมีนัยสำคัญ เป็นต้น

๒. การอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน โดยสายการบินและผู้ดำเนินการบินจะไม่ได้รับอนุญาตให้ทำการบิน ณ สนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ หากไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบินจากหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ การรับค่าขอรับการจัดสรรเวลาการบิน ควบคุมให้สายการบินและผู้ดำเนินการบินต้องให้ความร่วมมือกับหน่วยอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินหรือหน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร โดยการปรับเวลาการบินให้สอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรร ณ สนามบินต้นทางและสนามบินปลายทาง รวมทั้งการแสวงหาความร่วมมือจากสายการบิน และจัดให้มีโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็นเพื่อรองรับแผนทำการบินของสายการบินภายใต้ระดับการให้บริการที่ตกลงกันได้

๓. พารามิเตอร์สำหรับใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ (๑) การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด (๒) การทำการบินที่มีแผนทำการบินเดิมโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา (๓) การทำการบินใหม่ที่ต่อเนื่องจากการทำการบินปัจจุบันเพื่อทำการบินให้ครบรอบปี (Year Round) (๔) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินที่ยาวกว่าในฤดูกาลการบินเดียวกัน (๕) กำหนดการบินที่มีแผนทำการบินแบบประจำ (๖) การทำการบินที่มีข้อจำกัดของเวลาการบิน (Slots) หรือช่วงเวลาที่ห้ามบิน (Curfew Period) ที่ปลายทางของเส้นทางบิน หรือปัจจัยที่มีผลต่อการทำการบินอื่น เพราะเที่ยวบินที่จะได้รับผลกระทบจากข้อจำกัดเวลาทำการ (Curfew) ของสนามบินอื่นจะต้องได้รับลำดับความสำคัญมากกว่าหากสายการบินรายอื่นสามารถปรับเวลายืดหยุ่นได้ และ (๗) สายการบินที่ได้รับประวัติการบิน เมื่อสายการบินได้ทำการบินไม่น้อยกว่าร้อยละแปดสิบ (๘๐) ของเวลาการบินต่อเนื่องที่ได้รับการจัดสรรในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด เป็นต้น นอกจากนี้การพิจารณาการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ยังต้องคำนึงถึงความสมดุลของประเภทการให้บริการการบิน เช่น เที่ยวบินประจำ เที่ยวบินเช่าเหมา และเที่ยวบินขนส่งสินค้า รวมถึงสภาพทางการตลาดและศักยภาพในการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินของสนามบิน รวมถึงเส้นทางบินใหม่ สภาพการแข่งขันในตลาดที่เป็นผลจากการจัดสรรเวลา และการเพิ่มความถี่เที่ยวบินต่อสัปดาห์ให้มากขึ้นของสายการบิน เป็นต้น

๔. การถือครองและการส่งคืนเวลาการบิน โดยสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินสามารถถือครองเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรได้เฉพาะเมื่อใบอนุญาตประกอบกิจการการบินพลเรือน หรือการอนุญาตจากผู้อำนวยการในกรณีผู้ดำเนินการเดินอากาศต่างประเทศ หรือใบอนุญาตใช้อากาศยานส่วนบุคคล แล้วแต่กรณี ยังมีผลใช้บังคับอยู่เท่านั้น หากใบอนุญาตหรือการอนุญาตนั้นสิ้นผล เวลาการบินที่เคยได้รับจัดสรรจะต้องคืนการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) โดยอัตโนมัติ

๕. การติดตามตรวจสอบการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) กับเวลาการบิน โดยการติดตามตรวจสอบการทำการบินของสายการบินว่ามีความสอดคล้องกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรให้ โดยข้อมูลที่มีคุณภาพและเป็นปัจจุบันจากสนามบิน เพื่อควบคุมดูแลสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินที่จงใจทำการบินหรือวางแผนการบินที่ไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรไว้ หรือได้ทำการบินไม่ตรงกับเวลาการบินที่ได้รับจัดสรรบ่อยครั้ง เพื่อลดปัญหาการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด (Slot Misuse) เช่น การทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาการบิน การทำการบินในเวลาการบินที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรร การทำการบินด้วยวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับจัดสรร การถือครองเวลาการบินโดยที่ไม่มีเจตนาที่จะทำการบิน โอนถ่าย แลกเปลี่ยนเวลาการบิน หรือใช้ในการปฏิบัติการร่วมกัน หรือการยื่นขอรับการจัดสรรเวลาสำหรับการทำการบินไม่เป็นไปตามจริง โดยมีเจตนาที่จะให้ได้รับการจัดลำดับความสำคัญในลำดับที่สูงขึ้นเท่านั้น เป็นต้น

๖. การลงโทษ เมื่อปรากฏว่าได้ชี้แจงข้อเท็จจริงและแจ้งให้แก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องก่อนแล้ว แต่ยังใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิด แบ่งเป็น ๓ กรณี ได้แก่

๖.๑ กรณีการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิดให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินแจ้งสายการบินหรือผู้ดำเนินการบินให้ดำเนินการส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้องเพื่อให้หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบินให้ความเห็นชอบ ในกรณีที่สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินไม่ส่งแผนการแก้ไขปรับปรุงการทำการบินให้ถูกต้อง หรือยังดำเนินการบินในลักษณะที่

ถือได้ว่าเป็นการใช้เวลาการบินที่ได้รับการจัดสรรในทางที่ผิดอาจพิจารณาใช้มาตรการ ได้แก่ กรณีจงใจทำการบินโดยไม่ได้รับการจัดสรรเวลาอย่างต่อเนื่อง ให้นำเสนอคณะกรรมการจัดสรรเวลาพิจารณา มาตรการในการลงโทษ

๖.๒ กรณีที่ทำการบินในเวลาหรือวิธีการที่แตกต่างไปจากที่ได้รับการจัดสรรอย่างต่อเนื่องให้คงสิทธิที่จะได้รับประวัติการบิน

๖.๓ กรณีที่ถือครองหรือการยื่นขอรับการจัดสรรเวลาโดยไม่มีเจตนาที่จะทำการบินให้สายการบินหรือผู้ดำเนินการบินนั้นได้รับการพิจารณาจัดสรรเวลาการบินเป็นลำดับท้ายๆ ในช่วงการเริ่มจัดสรรเวลาการบินของฤดูกาลการบินเทียบเท่าถัดไป เป็นต้น

ขั้นตอนการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) มีหลักการโดยสรุปดังนี้ ๑. สายการบินจัดทำแผนตารางการบิน และยื่นขอ slot กับ Coordinator ตามเวลาที่ IATA กำหนดไว้ในการประชุมแต่ละครั้ง ๒. สนามบินกำหนดขีดความสามารถของปัจจัยพื้นฐาน และส่งข้อมูลมายัง Slot Coordinator เพื่อแจ้งให้สายการบินทราบต่อไป และ ๓. หลักเกณฑ์การพิจารณา Timeslot ตามที่ระบุไว้อย่างชัดเจน ส่วนเที่ยวบินที่ยื่นขอเวลานอกเหนือจาก Historical Slot หรือมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเวลาจะต้องผ่านการพิจารณาตามกระบวนการ เกณฑ์การ จัดสรร slot และการจัดลำดับความสำคัญ ก่อนหลัง

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาของท่าอากาศยาน

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาของท่าอากาศยาน เพื่อเป็นการจัดระเบียบและวางแผนควบคุมการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยาน เพื่อจัดสรรการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกพื้นฐาน ตามตารางเวลาเที่ยวบินอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย และประหยัด รวมทั้งเพื่อป้องกันผลกระทบทางเศรษฐกิจด้วย เช่น เที่ยวบินล่าช้าไม่ตรงเวลาเกิดความไม่สะดวกต่อการเดินทางของผู้โดยสาร ปัจจุบันประกาศระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ เพื่อเป็นหลักเกณฑ์ในการพิจารณาการจัดสรรเวลาเข้าและเวลาออกของท่าอากาศยานต่างๆ ในประเทศไทยแล้ว โดยแบ่งการพิจารณาการจัดสรรเวลาเข้าและออกของท่าอากาศยานตามปริมาณการจราจรทางอากาศ หรือความหนาแน่นของเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานต่างๆ เป็น ๓ ระดับ เรียกว่า “ระดับของสนามบิน” ซึ่งเป็นไปตามหลักเกณฑ์สากลของ IATA อย่างไรก็ตามระเบียบฯ ดังกล่าว ยังขาดหลักเกณฑ์ในเรื่องการมีส่วนร่วมของผู้มีส่วนได้เสียในการร่วมพิจารณาจัดสรรเวลาเข้าและออกซึ่งขอเสนอให้ทำในรูปแบบของคณะกรรมการเพื่อกำหนดแนวทางหรือหลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาเข้าและเวลาออกของท่าอากาศยานต่างๆ โดยผู้ที่ทำหน้าที่จัดสรรเวลาเข้าออกนี้ เรียกว่า ผู้ประสานงานการจัดสรรเวลา (Slot Coordinator)

หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาเข้าออกของท่าอากาศยานนั้น ขึ้นอยู่กับระดับความหนาแน่นของท่าอากาศยานว่าอยู่ในระดับใด โดยที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้แบ่งระดับของท่าอากาศยานตามความหนาแน่นที่เกิดขึ้นในแต่ละท่าอากาศยานไว้ ๓ ระดับ ดังนี้

๑. ท่าอากาศยานระดับที่ ๑ (Non-Coordinated Airport) คือ ท่าอากาศยานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอต่อความต้องการ โดยอากาศยานสามารถปฏิบัติการบินเข้าและออกได้ในทุกช่วงเวลา เพียงแจ้งแผนการบินให้กับท่าอากาศยานที่จะทำการบินให้รับทราบล่วงหน้า

๒. ท่าอากาศยานระดับที่ ๒ (Schedules Facilitated Airport) คือ ท่าอากาศยานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอต่อความต้องการในบางช่วงเวลา หรือในบางวันของสัปดาห์เท่านั้น โดยก่อนปฏิบัติการบินสายการบินจะต้องแจ้งตารางเวลาการบินให้กับผู้อำนวยการความสะดวกด้านตารางเวลาการบิน (Schedule Facilitator) ทราบล่วงหน้า เพื่อใช้พิจารณาในการแจ้งปรับเวลาหลีกเลี่ยงไม่ให้ตรงกับสายการบินอื่นๆ

๓. ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ (Coordinated Airport) คือ ท่าอากาศยานที่มีสิ่งอำนวยความสะดวกไม่เพียงพอต่อความต้องการในทุกช่วงเวลา ซึ่งสายการบินจะต้องแจ้งเวลาตารางการบินให้กับผู้ประสานงานด้านตารางเวลาการบิน (Slot Coordinator) เพื่อใช้จัดสรรเวลาเข้าและออกท่าอากาศยานของทุกเที่ยวบิน

โดยขั้นตอนการจัดสรร Slot IATA Worldwide Slot Guidelines (WSG) ซึ่งเป็นหลักปฏิบัติมาตรฐานและแนวทางการ ดำเนินการเกี่ยวกับการจัดตารางการบินและการจัดสรร slot มีหลักการให้สายการบินจัดทำแผนตารางการบิน และยื่นขอ slot กับ Coordinator ตามเวลาที่ IATA กำหนดไว้ในการประชุมแต่ละครั้ง ซึ่งท่าอากาศยานจะกำหนดขีดความสามารถของปัจจัยพื้นฐาน และส่งข้อมูลมายัง Slot Coordinator เพื่อแจ้งให้สายการบินทราบ และใช้หลักเกณฑ์การพิจารณา Timeslot ตามระบบ Timeslot Allocation ของ IATA ในที่นี้ได้แก่ IATA SPC RULES (Schedules Procedure Committee) ตามที่ระบุไว้อย่างชัดเจน ใน WSG ตลอดจนนโยบายขององค์การการบินระหว่างประเทศที่สำคัญได้แก่ ระบบ Historical Slot ที่ถือเป็น Grand Father Rights ส่วนเที่ยวบินที่ยื่นขอเวลานอกเหนือจาก Historical Slot หรือมีความจำเป็นต้องปรับเปลี่ยนเวลาจะต้องผ่านการพิจารณาตามกระบวนการ เกณฑ์การ จัดสรร slot และการจัดลำดับความสำคัญก่อนหลัง

ทั้งนี้หลักเกณฑ์สากลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เอง รวมทั้งกฎระเบียบเกี่ยวกับการจัดสรรเวลาเข้าและออกของท่าอากาศยานในต่างประเทศ โดยเฉพาะในประเทศที่มีท่าอากาศยานที่มีปริมาณการจราจรทางอากาศสูงต่างก็กำหนดให้ผู้มีส่วนได้เสียได้มีโอกาสเข้าไปมีส่วนร่วมในรูปแบบของคณะกรรมการ ซึ่งภายใต้ระเบียบฯ ของ กพท. เรียกว่า “คณะกรรมการจัดสรรเวลา” (Slot Coordination Committee) ซึ่งเป็นคณะกรรมการที่สำนักงานจัดตั้งขึ้นเพื่อกำหนดนโยบายและติดตามตรวจสอบการดำเนินการจัดสรรเวลา การบินของหน่วยอำนวยความสะดวกจัดเวลาการบิน หน่วยประสานจัดสรรเวลาการบิน และการดำเนินการบินของสายการบินหรือผู้ดำเนินการบิน

ปัจจุบันประเทศไทยดำเนินงานการจัดสรรเวลาในรูปแบบของคณะกรรมการ (Slot Coordination Committee) ซึ่งประกอบไปด้วยผู้แทนจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (กพท.) กรมท่าอากาศยาน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด และท่าอากาศยานอุตะเถา (ระยอง-พัทยา) โดยมีผู้อำนวยการ กพท. เป็นประธานกรรมการซึ่งการบริหารจัดการรูปแบบดังกล่าวมีความเหมาะสมแล้ว เนื่องจากการให้สิทธิทางการบินหรือการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าออกประเทศไทยเป็นอำนาจของรัฐโดยตรง แต่ทั้งนี้ยังมี

หน่วยงานอื่น ที่สามารถเข้ามาตรวจสอบการอนุญาตทำการบินดังกล่าว เพื่อให้เกิดความยุติธรรม เป็นกลาง และโปร่งใส กล่าวคือยังสามารถตรวจสอบเพื่อถ่วงดุลอำนาจกันได้ แต่ทั้งนี้อาจมีการเพิ่มเติมในส่วนของการออกข้อกำหนดในการอนุญาตให้ทำการบินเข้าออกท่าอากาศยาน โดยเฉพาะ เพื่อให้อำนาจแก่ท่าอากาศยานในการออกข้อกำหนดหรือระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ พร้อมทั้งสามารถนำมาบังคับใช้ได้อย่างถูกกฎหมาย เพราะสนามบินเป็นผู้กำหนดขีดความสามารถต่างๆ ของท่าอากาศยาน จึงมีความเหมาะสมที่จะเป็นผู้มีอำนาจในการอนุญาตให้เครื่องเข้าออกท่าอากาศยานได้อย่างถูกต้อง

โดยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาในปัจจุบัน ได้ใช้ตามแนวทางที่สมาคมสายการบินระหว่างประเทศ หรือ IATA ได้วางไว้ โดยสำนักงานฯ ได้ออกระเบียบเพื่อให้สายการบินสามารถนำมาปฏิบัติได้โดยปัจจุบันเป็นระเบียบดังกล่าวเป็นมาตรฐานที่ใช้งานอยู่ทั่วโลก โดยเกณฑ์จะเป็นการสร้างสมดุล ระหว่างผู้ใช้บริการอยู่และผู้ที่เข้ามาใช้งานใหม่ สำหรับสายการบินเดิมได้มีหลักการที่จะควบคุมให้ใช้เวลาได้ตามที่ขอไว้ และต้องใช้เวลาที่ตรงเวลามิฉะนั้นจะถูกถอนสิทธิการใช้เวลานั้นและเปิดให้ผู้ใช้งานใหม่เข้ามาใช้แทน

อย่างไรก็ตาม การระบาดของโรค COVID-19 ทำให้เกิดมาตรการต่างๆ ซึ่งรัฐบาลของประเทศที่ได้รับผลกระทบจากการระบาดใช้รับมือกับความเสี่ยงที่จะเกิดโรคระบาด ทำให้การประกอบธุรกิจของธุรกิจสายการบินเกิดข้อติดขัด ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจฐานะทางการเงิน ผลการดำเนินงาน และโอกาสทางธุรกิจของสายการบิน เช่น การทำการบินเพื่อรักษา Slot เอาไว้ทำให้เกิดต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้น หรือในช่วงฤดูมรสุมหรือช่วงที่เกิดสภาวะอากาศแปรปรวน เที่ยวบินต่างๆ อาจถูกยกเลิกหรือต้องเลื่อนเวลาจากกำหนดการเดิม ทำให้ส่งผลต่อการจัดสรรเวลาตารางการบินเนื่องจากสภาพอากาศที่แปรปรวนนั้น รายได้และผลกำไรของสายการบินลดลงที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของสายการบิน และของท่าอากาศยาน นอกจากนี้ ภัยจากโรคระบาด หรือสภาพอากาศแปรปรวนในประเทศต่างๆ หรือในภูมิภาคอื่นๆ ซึ่งผู้โดยสารที่มาใช้บริการในเส้นทางการบินของสายการบินลดลง อาจส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารบนเที่ยวบิน และกระทบต่อการจัดสรรเวลาของท่าอากาศยานไปด้วย

การจัดสรรเวลาการบินเป็นเรื่องการประสานงานระหว่างผู้ใช้คือสายการบินและผู้ให้บริการคือสนามบิน การดำเนินการจะสามารถทำงานได้เมื่อได้รับความร่วมมือจากทั้งสองด้านคือสายการบินต้องมีความรับผิดชอบในการทำตามเกณฑ์ที่วางไว้ หากไม่สามารถทำการบินได้ในเวลาที่ได้รับการจัดสรร ต้องรีบแจ้งเพื่อให้สิทธินั้นแก่ผู้ใช้รายอื่นต่อไปก่อนจะถูกลงโทษ ในขณะที่เดียวกันผู้ให้บริการจะต้องแจ้งขีดความสามารถหรือปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเช่นการซ่อมบำรุงในสนามบิน ปัจจุบันสำนักงานฯ ได้ทำหน้าที่นี้ ซึ่งสามารถดำเนินการได้ แต่เนื่องจากยังเป็นงานใหม่จึงยังต้องปรับด้านความร่วมมือกับฝ่ายต่างๆ พอสมควร ในปัจจุบันสนามบินสุวรรณภูมิ ภูเก็ตและ เชียงใหม่ได้ประสานงานกับทางสำนักงานได้เป็นอย่างดี

ปัญหาและอุปสรรคของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน

๑. ปัญหาสายการบินที่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร

๑.๑ สายการบินไม่สามารถได้รับการจัดสรรเวลาเข้าและออก ณ ท่าอากาศยานปลายทางให้สอดคล้องกับท่าอากาศยานต้นทางได้ ซึ่งปัจจุบันท่าอากาศยานใหญ่ๆ ทั้งภายในประเทศ

และในต่างประเทศต่างมีข้อจำกัดในการจัดสรรเวลาเข้าและออก ทำให้สายการบินทำการปฏิบัติการบินที่ไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรร กล่าวคือสายการบินเมื่อได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบินจาก Slot Coordinator แล้วนั้นไม่ทำการบินตามเวลาการบินดังกล่าว โดยอาจมีสาเหตุหรือปัจจัยหลายๆ อย่างเช่น เวลาที่ได้รับการจัดสรรจากประเทศไทยไม่สามารถทำการบินไปยังสนามบินปลายทางได้ตรงกับเวลาที่ได้รับ ซึ่งสายการบินเลือกที่จะทำการบินให้ตรงกับเวลาที่ปลายทาง เนื่องด้วยสนามบินปลายทางมีกฎระเบียบที่เข้มงวดเรื่องเวลาการบิน หรือ เวลาที่ได้รับจัดสรรมานั้นเป็นเวลาที่ไม่สามารถขายตั๋วโดยสารได้ เป็นต้น

๑.๒ เวลาที่ได้รับการจัดสรรไม่สัมพันธ์กับสนามบินปลายทางที่มีกฎระเบียบเรื่องเวลาการบินที่ชัดเจน เวลาที่ได้รับจัดสรรในเส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถทำเรื่องการตลาดได้ หรือความไม่พร้อมในด้านอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น เป็นต้น ซึ่งปัญหาในประเด็นนี้ส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยานโดยตรง เมื่ออากาศยานทำการบินไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับนั้น ก็จะทำให้การวางแผนการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในท่าอากาศยานไม่เกิดประสิทธิภาพอย่างสูงสุด เช่น ปัญหาที่เกิดกับอาคารผู้โดยสาร เมื่อผู้โดยสารมาก่อนหรือหลังเวลา เนื่องจากสายการบินเปลี่ยนเวลาเที่ยวบินทำให้มีจำนวนคนเพิ่มมากขึ้นในช่วงเวลาดังกล่าวจนทำให้เกิดความแออัดภายในอาคารผู้โดยสาร เพราะมีเวลาเที่ยวบินทับซ้อนกันเป็นจำนวนมาก เป็นต้น

๑.๓ เกิดจากความหนาแน่นของเที่ยวบินในช่วง Peak hour ทำให้เครื่องไม่สามารถออกได้ตามเวลาทำให้ Block time เพิ่มขึ้น และทำให้เกิดการ Delay ต่อเนื่อง การที่มีการจราจรหนาแน่นยิ่งทำให้การดำเนินการบินให้ตรงตามเวลาเป็นเรื่องที่ต้องจัดการอย่างใกล้ชิดเพราะเวลาในจุดต่างๆ ของการเดินทางตั้งแต่ทางขับทางวิ่งและในอากาศอาจจะมีการจราจรหนาแน่นและไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน

๑.๔ การเปลี่ยนแปลงของระยะเวลาในการทำการบินของแต่ละฤดูกาลบินเนื่องจากทิศทางการลม

๑.๕ ความล่าช้า ณ ท่าอากาศยานปลายทางซึ่งผลกระทบต่อตารางบินของเที่ยวบินถัดไป โดยเฉพาะสายการบินราคาประหยัดที่จัดการหมุนเวียนอากาศยานให้มีเที่ยวบินต่อเนื่องตลอดทั้งวัน

๑.๖ สภาพอากาศ

๑.๗ อากาศยานขัดข้อง

๒. ปัญหาการประสานงานและความร่วมมือ ในการจัดเวลาการบินของสายการบินระหว่างสนามบินที่มีการจราจรหนาแน่นมักจะต้องมีการประสานเพื่อให้ได้เวลาที่เหมาะสมทั้งต้นทางและปลายทาง ซึ่งเป็นเรื่องที่ได้ค่อนข้างลำบากสำหรับสายการบิน รวมถึงการที่มีการจราจรหนาแน่นยิ่งทำให้การดำเนินการบินให้ตรงตามเวลาเป็นเรื่องที่ต้องจัดการอย่างใกล้ชิดเพราะเวลาในจุดต่างๆ ของการเดินทางตั้งแต่ทางขับทางวิ่งและในอากาศอาจจะมีการจราจรหนาแน่นและไม่สามารถ

ทำการบินได้ตามแผน ซึ่งปัญหานี้เป็นทั้งต้นทางและปลายทาง โดยการจัดสรรเวลาการบินเป็นเรื่อง การประสานงานระหว่างผู้ใช้คือสายการบินและผู้ให้บริการคือสนามบิน การดำเนินการจะสามารถ ทำงานได้เมื่อได้รับความร่วมมือจากทั้งสองด้าน คือ สายการบินต้องมีความรับผิดชอบในการทำตาม เกณฑ์ที่วางไว้ หาไม่สามารถทำได้ต้องรีบแจ้งเพื่อให้สิทธินั้นแก่ผู้โดยสารอื่นต่อไปก่อนจะถูกลงโทษ ใน ขณะเดียวกันผู้ให้บริการจะต้องแจ้งขีดความสามารถหรือปัญหาที่อาจเกิดขึ้นเช่นการซ่อมบำรุงใน สนามบิน เป็นต้น

๓. ปัญหาเกี่ยวกับการจัดสรรเวลา มีความต้องการของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมี มากโดยเฉพาะ ณ ท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของสายการบินราคาประหยัดที่มีรูปแบบการ ให้บริการในลักษณะเดียวกัน โดยปัญหาเกี่ยวกับการจัดสรรเวลา ปัจจุบันประเทศไทยมีการเติบโตของ ภาคการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่มีความ หนาแน่นของการจราจรสูง หรือ ท่าอากาศยานภูเก็ตที่มีความหนาแน่นของการจราจรเกินขีด ความสามารถแล้ว ยังมีขีดความสามารถในการรองรับเท่าเดิม จึงเป็นปัญหาในการจัดสรรเวลาเข้าออก เนื่องจาก Slot Coordinator ไม่สามารถจัดสรร Slot ให้ตรงตามเวลาที่สายการบินต้องการได้ ดังนั้น การเสนอให้สายการบินปรับเปลี่ยนเวลาเป็นสิ่งที่ Slot Coordinator ไม่สามารถหลีกเลี่ยงได้ เนื่องจากหากมีการอนุญาตให้มีเที่ยวบินเข้า/ออกทับซ้อนกับเที่ยวบินของ สายการบินอื่น ย่อม ก่อให้เกิดปัญหาความหนาแน่นภายในอาคารผู้โดยสาร และปัญหาความไม่เพียงพอของหลุมจอด อัน จะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมไปถึงภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานและ การท่องเที่ยวในภาพรวมอีกด้วย กล่าวคือ เวลาในช่วงเช้าซึ่งเป็นช่วงที่ทุกสายการบินจัดตารางบินเพื่อ นำอากาศยานออกให้บริการและในช่วงค่ำซึ่งทุกสายการบินจัดตารางบินเพื่อนำเครื่องกลับมาจอดพัก ค้าง ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาความหนาแน่นและปัญหาการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ปัจจุบันประเทศไทยมี การเติบโตของภาคการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ อย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิที่มีความหนาแน่นของการจราจรสูง หรือ ท่าอากาศยานภูเก็ตที่มีความหนาแน่นของ การจราจรเกินขีดความสามารถแล้ว ยังมีขีดความสามารถในการรองรับเท่าเดิม จึงเป็นปัญหาในการ จัดสรรเวลาเข้าและออก เนื่องจาก Slot Coordinator ไม่สามารถจัดสรร Slot ให้ตรงตามเวลาที่สาย การบินต้องการได้ ดังนั้น การเสนอให้สายการบินปรับเปลี่ยนเวลาเป็นสิ่งที่ Slot Coordinator ไม่ สามารถหลีกเลี่ยงได้ เนื่องจากหากมีการอนุญาตให้มีเที่ยวบินเข้า/ออกทับซ้อนกับเที่ยวบินของ สาย การบินอื่น ย่อมก่อให้เกิดปัญหาความหนาแน่นภายในอาคารผู้โดยสาร และปัญหาความไม่เพียงพอ ของหลุมจอด การซ่อมบำรุงทรัพยากรของท่าอากาศยาน อันจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการ ท่าอากาศยาน รวมไปถึงภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานและการท่องเที่ยวในภาพรวมอีกด้วย

๔. อุปสรรคในเรื่องของความสามารถในการรองรับการเติบโตในการขนส่งทางอากาศใน ส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ความจุของท่าอากาศยานในรูปของ จำนวน check in counter, กำลังพลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, จำนวน security check point รวมถึงความสามารถของ

หน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ขาดการกระจายความต้องการด้านการบินออกไปยังภูมิภาคต่างๆ ทำให้ในประเทศไทยมีท่าอากาศยานเพียงไม่กี่แห่งที่มีการจราจรทางอากาศที่มีความหนาแน่นอยู่ในระดับ ๓ และต้องใช้เวลาในการเข้าออกท่าอากาศยาน

๕. ความสมดุลกับการใช้งานจริงระหว่างการใช้งานของเที่ยวบินของทางราชการและการใช้งานของเที่ยวบินพาณิชย์ ทรัพยากรที่มีอยู่ของท่าอากาศยานไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการด้านการบินและกิจการด้านการบินอย่างทั่วถึง ขาดความเชื่อมโยงในการจัดการทรัพยากรร่วมกันของภาคพลเรือนและหน่วยงานด้านความมั่นคง เป็นต้น

๖. จำนวนอากาศยานที่เพิ่มขึ้น เนื่องจากสายการบินทำการสั่งซื้ออากาศยานเพิ่มเติม โดยที่ไม่ได้มีการประชุมหรือปรึกษาร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเช่น สนามบิน ตัวแทนให้บริการภาคพื้น หรือหอบังคับการบิน เพื่อวางแผนในการเตรียมความพร้อมของหน่วยงานต่างๆ ก่อนกล่าวคือ เมื่อมีจำนวนเครื่องบินเพิ่มขึ้น ๑ ลำ สิ่งที่จะตามมาคือ จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น การใช้อุปกรณ์ภาคพื้นเพิ่มขึ้น หรือการใช้หลุมจอดเพิ่มมากขึ้น สนามบินก็จำเป็นต้องจัดเตรียมสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เพิ่มมากขึ้น เช่น หลุมจอดอากาศยาน เคาน์เตอร์ตรวจบัตรโดยสาร หรือสายพานลำเลียงกระเป๋า เป็นต้น ซึ่งหากสนามบินยังไม่มีความพร้อมที่จะเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกดังกล่าว อาจทำให้เกิดปัญหาข้อติดขัดในการใช้ทรัพยากรต่างๆ เหล่านั้น ส่งผลให้การจัดสรรเวลาการบินไม่สามารถช่วยให้การใช้สิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพราะการเติบโตของความต้องการของตลาดการบินไม่สอดคล้องกับอากาศยานที่มีของแต่ละสายการบิน

๗. การบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษ ปัจจุบันประเทศไทยเพิ่งมีการออกกฎหมายด้านการจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ มาใช้บังคับหรือควบคุมให้ผู้ปฏิบัติการบินปฏิบัติตามกฎระเบียบในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบิน และข้อกำหนดเงื่อนไขต่างๆ ส่งผลกระทบถึงสนามบินที่จะต้องมาแก้ไขปัญหาตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้นจากการที่ผู้ปฏิบัติการบินไม่ทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรรและสนามบินก็ไม่สามารถร่างกฎระเบียบข้อบังคับ เพื่อใช้ลงโทษผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามได้ เนื่องจากไม่มีกฎหมายของประเทศมาใช้สำหรับอ้างอิง เนื่องจากความต้องการในการใช้สนามบินของไทยมีอยู่สูง การแข่งขันเพื่อที่จะได้เวลาในการบินที่สายการบินต้องการจะมีอยู่มากจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์อย่างเคร่งครัด ซึ่งเรื่องนี้ทางสายการบินมักจะพยายามขอต่อรอง หรือใช้วิธีในการขอเวลาเข้ามาก่อนแต่ท้ายสุดปฏิบัติไม่ได้จริง ซึ่งทางสำนักงานฯ จะดำเนินการตามระเบียบที่ออกไปเพื่อให้สามารถดำเนินการกับสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามอย่างเหมาะสม และทำให้สายการบินเคร่งครัดในการกระทำการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรรจากท่าอากาศยาน

๘. เนื่องจากในปัจจุบัน ยังไม่ปรากฏนโยบายของรัฐบาลที่ชัดเจนเกี่ยวกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของที่ชัดเจนเพียงพอ ทำให้ขาดการส่งเสริม

ความสามารถในการแข่งขันของสายการบิน รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการจัดสรรทรัพยากร (Slot) เวลาเข้าออกเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นในระดับ ๓ ได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด ได้แก่

๘.๑ การไม่มีการคำนวณความสามารถในการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยานในแต่ละชั่วโมงควรจัดให้มีความสมดุลกับการใช้งานจริงระหว่างการใช้งานของเที่ยวบินของทางราชการและการใช้งานของเที่ยวบินพาณิชย์ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงการเติบโตของปริมาณการขนส่งและข้อจำกัดของทรัพยากรของท่าอากาศยานและความสามารถในการจัดการจราจรทางอากาศ

๘.๒ ขาดการจัดสรรเวลาเที่ยวบินที่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน แม้ปัจจุบันจะมีการประกาศระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วก็ตาม แต่การจัดสรรเวลาเที่ยวบินของ กพท. ยังขาดการวางแนวทางที่ชัดเจนและแผนงานที่ชัดเจนในการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน และการเอื้อประโยชน์ให้สายการบินของประเทศไทยในการแข่งขัน

๙. ความต้องการของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมีมากโดยเฉพาะ ณ ท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของสายการบินราคาประหยัดที่มีรูปแบบการให้บริการในลักษณะเดียวกัน กล่าวคือ เวลาในช่วงเช้าซึ่งเป็นช่วงที่ทุกสายการบินจัดตารางบินเพื่อนำอากาศยานออกให้บริการและในช่วงค่ำซึ่งทุกสายการบินจัดตารางบินเพื่อนำเครื่องบินกลับมาจอดพักค้าง ซึ่งจะทำให้เกิดปัญหาความหนาแน่นและปัญหาการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน รวมทั้งอุปสรรคในเรื่องของความสามารถในการรองรับการเติบโตในการขนส่งทางอากาศในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ความจุของท่าอากาศยานในรูปแบบของ จำนวน Check in counter กำลังพลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง, จำนวน security check point รวมถึงความสามารถของหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศท่องเที่ยวจึงมีเที่ยวบินที่หนาแน่นและกระจุกตัวอยู่ในช่วง Peak hour ทำให้เที่ยวไม่ตรงเวลา เกิดการล่าช้า เกิดปัญหาการต่อเครื่องไม่ทัน ผู้โดยสารหนาแน่น ในบางห้วงเวลา และบางในบางห้วงเวลา การบริหารจัดการควรกระจายเวลาให้เหมาะสมทั้งนี้ต้องมองลึกลงไปให้ถึงความต้องการของลูกค้า (สายการบิน) และจัดสรรเวลาเข้าออกให้เหมาะสม เช่น สายการบินที่เป็น Network ที่ได้ Slot ที่ต้องเสียเวลาต่อเครื่องนานทำให้มีผู้โดยสารอยู่รอที่สนามบินเป็นเวลานาน หรือกรณีเที่ยวบินที่เป็น point to point ที่ได้ Slot เข้าออก ที่มี Ground time ที่ยาวก็ส่งผลกระทบต่อดำเนินการของสายการบิน หรือ กรณีเที่ยวบิน Cargo มี Slot ในห้วงเวลาที่มีเที่ยวบินหนาแน่น ทำให้เกิดผลกระทบเพราะต้องใช้เวลาจอดนานเพื่อขนถ่ายสินค้า

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๓ เป็นการศึกษาในบริบทของวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๑ และ ๒ ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยทั้ง ๒ ข้อดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ดังนี้

ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๑ สรุปได้ว่า โครงสร้างการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน มี ๔ ส่วน ประกอบด้วย ๑) คณะกรรมการจัดสรรเวลาโดยมีอำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย และพิจารณาปัญหา

ข้อขัดแย้งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบินต่างๆ ๒) การดำเนินงานหรือการอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ การรับคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน ควบคุมสายการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร ๓) พารามิเตอร์สำหรับใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด การทำการบินโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา การทำการบินใหม่ที่ต่อเนื่อง และ ๔) การลงโทษ เพื่อป้องกันไม่ให้สายการบินไม่ทำการบินหรือทำการบินไม่ตรงตามเวลาหรือเงื่อนไขที่ได้รับการจัดสรร

ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๒ สรุปได้ว่า ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบิน และความเสียหายของการขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร ได้แก่ ๑) ปัญหาสายการบินไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร ซึ่งเกิดจากระยะเวลา (duration) ที่สายการบินได้รับการจัดสรรนับตั้งแต่เวลาออกจากท่าอากาศยานต้นทางจนถึงเวลาเข้า ณ ท่าอากาศยานปลายทาง ไม่สอดคล้องกับ duration ที่สามารถทำการบินได้จริงในเส้นทางนั้นๆ ได้ หรือเวลาที่ได้รับการจัดสรรในเส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถทำการตลาดได้ หรือความไม่พร้อมในด้านอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น หรือปัญหาจากสภาพอากาศที่แปรปรวน เป็นต้น ๒) ความต้องการในการใช้บริการท่าอากาศยานของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมีเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเช้าและดึก (เที่ยวบินขาออกระหว่างประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นในช่วงดึก ขณะที่เที่ยวบินขาออกภายในประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นตั้งแต่เช้า) ทำให้เครื่องบินไม่สามารถออกได้ตามเวลาที่กำหนด และทำให้เกิดการ Delay ต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อตารางบินของเที่ยวบินถัดไป โดยเฉพาะสายการบินราคาประหยัดที่จัดการหมุนเวียนให้มีจำนวนเที่ยวบินต่อวันของอากาศยานแต่ละลำให้มากที่สุด เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ (utilization) สูงสุด รวมทั้งปัญหาความหนาแน่นภายในลานจอด และปัญหาความไม่เพียงพอของหลุมจอด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึงการบริหารจัดการจราจรทางอากาศและการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยาน การซ่อมบำรุงภายในสนามบิน ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน ๓) อุปสรรคในการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานให้เพียงพอสอดคล้องกับปริมาณความต้องการการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น การขยายขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ โดยการจัดให้มีจำนวนเคาน์เตอร์เช็คอินที่เหมาะสม, จัดเตรียมกำลังพลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองให้เพียงพอ, จัดให้มีจำนวนช่องตรวจ security screening ที่เหมาะสม และเตรียมพื้นที่พักคอยก่อนขึ้นเครื่องให้เหมาะสม รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน โดยจัดให้มีทางวิ่ง และจำนวนหลุมจอดที่เพียงพอ รวมถึงการพิจารณาขีดความสามารถในห้วงอากาศของหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศให้เหมาะสมด้วย เป็นต้น ๔) ขาดการส่งเสริมให้มีการกระจายความต้องการด้านการบินออกไปยังภูมิภาคต่างๆ จึงทำให้ประเทศไทยมีท่าอากาศยานเพียงบางแห่งที่มีการจราจรทางอากาศที่มีความหนาแน่นอยู่ในระดับ ๓ และต้องใช้เวลาในการเข้าออกท่าอากาศยาน อีกทั้งขาดการพัฒนาท่าอากาศยานในบางภูมิภาค อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ระบบ safety และ security ได้มาตรฐานสากล ที่สามารถรองรับความต้องการด้านการบินของผู้โดยสารระหว่างประเทศไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคโดยตรง และ ๕) การบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษที่

มีความเหมาะสม ปัจจุบันมีกฎหมายและกฎระเบียบด้านการจัดสรรเวลาการบิน แต่ก็ยังพบว่าสายการบินหลายสายการบินยังไม่ทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร เนื่องจากบทลงโทษที่มีอยู่ยังไม่ส่งผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติการของสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ

บทที่ ๔

แนวทางการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน

การศึกษาในบทที่ ๔ จะศึกษาเรื่องเกี่ยวกับแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน ซึ่งสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๓ โดยมีลำดับการศึกษา ดังนี้

๑. แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา
๒. การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลา
๓. สรุป

แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา

แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา ต้องคำนึงถึงการวางแผนในระดับยุทธศาสตร์ที่ครอบคลุมไปถึงการตรวจสอบและรับรู้ข้อมูลให้ทันสมัยอยู่เสมอในเรื่องของปริมาณความต้องการล่วงหน้า ความสามารถในการเปรียบเทียบกับความสามารถในการให้บริการที่คาดว่าจะมีว่างในการรองรับ และสามารถมีการปรับเปลี่ยนการวางแผนในระดับกลยุทธ์หรือออกมาตรการในระดับยุทธวิธีแก้ไขปัญหาตารางการบินและการจัดสรรเวลา รวมไปถึงการวิเคราะห์ ผลของกิจกรรมในระดับยุทธศาสตร์และยุทธวิธีเพื่อที่จะได้ทำการปรับปรุงอย่างต่อเนื่อง เพื่อให้การบริหารจัดการในการจัดสรรเวลาการบินประสบความสำเร็จ มีมาตรการรองรับที่ชัดเจน ลดข้อจำกัดต่างๆ และมั่นใจได้ว่าตารางบินและทรัพยากรของท่าอากาศยานได้ถูกนำมาใช้อย่างเหมาะสมและเข้ากับสถานการณ์ปริมาณความต้องการจริงที่เกิดขึ้น รวมไปถึงความสามารถในการรองรับได้อย่างเต็มประสิทธิภาพของท่าอากาศยาน ซึ่งการจัดสรรเวลาเข้าออกมี ๒ มิติ คือ ๑) ในมุมมองของท่าอากาศยานควรที่จะจัดสรรให้มีการกระจายเวลาเข้าออกให้สม่ำเสมอตลอดวันเพื่อให้เที่ยวบินไม่กระจุกตัวอยู่เฉพาะช่วง Peak hour ทำให้เกิดปัญหาคับคั่ง บริหารจัดการได้ง่าย และ ๒) ในมุมมองของสายการบินย่อมต้องการเวลาที่เหมาะสมกับการตลาด โดยเฉพาะสายการบินที่ทำการบินแบบ Network ก็จะต้องการ slot ที่สามารถต่อเที่ยวบินในเวลาที่ไม่แน่นอนจนเกินไป หรือเร็วจนเกินไป ทำให้ผู้โดยสารไม่สะดวกในการเดินทาง ซึ่งจากการศึกษาพบว่าการจัดสรรเวลาควรมีแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา ดังต่อไปนี้

๑. จัดสรรเวลาด้วยความโปร่งใส บนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีของสนามบิน โดยปราศจากการแทรกแซงและควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นปัจจัยหลัก รวมทั้งภาครัฐต้องออกข้อกำหนดในเรื่องหน้าที่และข้อปฏิบัติต่างๆ ให้หน่วยงานที่รับผิดชอบให้มีความชัดเจน เช่น คณะกรรมการจัดสรรเวลาสนามบิน และหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศที่แนวทางที่ชัดเจนและโปร่งใสในการปฏิบัติงานด้านการจัดสรรเวลา มีการสนับสนุนให้เกิดการจัดตั้งหน่วยงานของแต่ละท่าอากาศยานเพื่อพิจารณาและประสานงานด้านตารางเวลาการบิน ประกอบกับจัดทำเงื่อนไข

ข้อกำหนด และบทลงโทษต่างๆ เพื่อใช้เป็นมาตรฐานในการกำกับดูแลในแต่ละเที่ยวบินที่ได้รับอนุญาต ทำการบินให้ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่กำหนดดังกล่าว รวมทั้ง รัฐจะต้องออกกฎหมายเฉพาะสำหรับการอนุญาตให้อากาศยานทำการบินเข้าและออกท่าอากาศยาน โดยหากท่าอากาศยานมีกฎหมายที่รองรับ แล้วนั้น ตัวท่าอากาศยานเองก็จะสามารถออกข้อกำหนดหรือกฎระเบียบต่างๆ เพื่อใช้บังคับหรือลงโทษสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบได้ และท่าอากาศยานเองก็จะสามารถวางแผนหรือพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ให้เกิดประโยชน์สูงสุดต่อไป

๒. ให้ผู้มีส่วนได้เสียในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน เช่น ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศ (สายการบิน) และกองทัพอากาศ เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ในรูปแบบของคณะกรรมการ (Committee) เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในการจัดสรรเวลาได้อย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพ เปิดโอกาสให้เกิดการรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน เพื่อให้ท่าอากาศยานสามารถใช้ขีดความสามารถที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อให้การดำเนินการสามารถที่จะกำหนดให้ผู้ให้บริการทำตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ได้ เพื่อการจัดสรรเวลาที่มีประสิทธิภาพ เนื่องจากความต้องการในการใช้สนามบินของประเทศไทยมีอยู่มาก การแข่งขันเพื่อที่จะได้เวลาในการบินที่สายการบินต้องการจะมีอยู่มาก ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องดำเนินการให้เป็นที่ยอมรับของทุกฝ่าย และยินยอมพร้อมใจในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์อย่างเคร่งครัด และเกิดความสมดุล เพราะเป็นเรื่องปกติที่สายการบินมักจะพยายามขอต่อรอง หรือใช้วิธีในการขอเวลาเข้ามาก่อนแต่ท้ายสุดปฏิบัติไม่ได้จริง ซึ่งทางสำนักงานฯ จะดำเนินการตามระเบียบที่ออกไปเพื่อให้สามารถดำเนินการกับสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามอย่างเหมาะสม และทุกฝ่ายยอมรับ

๓. ให้ความสำคัญกับการควบคุมติดตามการใช้เวลาที่ได้รับการจัดสรรอย่างใกล้ชิด ควบคู่กับการมีบทลงโทษที่เหมาะสมเพื่อให้สายการบินปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจของสายการบินได้ เพื่อควบคุมสายการบินให้ทำการบินในเวลาที่ได้รับจัดสรร ไม่ยื่นขอการจัดสรรเกินความจำเป็น และยินยอมพร้อมใจในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา เพราะที่ผ่านมา สำหรับสายการบินที่ไม่ทำการบินตามการจัดสรรเวลา ซึ่งตามระเบียบฯ ของ กพท. ได้มีการกำหนดมาตรการควบคุมและบทลงโทษอยู่แล้ว และมีบทลงโทษไว้อย่างเหมาะสม แต่ก็มีสายการบินหลายสายการบินไม่ยอมปฏิบัติตามหรือไม่ทำการบินในเวลาที่ได้รับการจัดสรร ดังนั้นการบังคับใช้ระเบียบฯ ดังกล่าวให้ได้อย่างแท้จริงและมีประสิทธิภาพจึงเป็นแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก ซึ่งสาเหตุหลักๆ ที่ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบินได้ตามตารางเวลาที่ได้รับจัดสรรนั้น ได้แก่ การได้รับจัดสรรเวลาการบินที่ไม่สัมพันธ์กับเวลาที่ได้รับจัดสรรจากสนามบินปลายทางที่มีกฎระเบียบและบทลงโทษเรื่องการทำการบินในเวลาที่ได้รับจัดสรรที่ชัดเจน ทำให้สายการบินเลือกที่จะทำการบินตามเวลาที่จัดสรรกับท่าอากาศยานที่มีบทลงโทษที่เข้มงวด หรือกรณีเวลาที่ได้รับการจัดสรรในเส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถทำการตลาดได้ ทำให้เลือกที่จะไม่ทำการบินในเวลาที่ได้รับการจัดสรร ซึ่งการไม่ทำการบินในช่วงเวลาที่ได้รับจัดสรรยังส่งผลกระทบต่อการบริหารจัดการอุปกรณ์ต่างๆ ที่ให้บริการภาคพื้นอีกด้วย เพราะทำให้บางช่วงเวลามีการใช้บริการทรัพยากรของท่าอากาศยานหนาแน่นมากเกินไปเกินกว่าความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน ดังนั้นการให้ความสำคัญกับการควบคุมและบังคับใช้กฎระเบียบที่เข้มงวด หรือการมีบทลงโทษสำหรับผู้ไปปฏิบัติตามระเบียบของ

กพท. อย่างเหมาะสมเพื่อจะควบคุมให้ใช้เวลาได้ตามที่ขอไว้ และต้องชี้ให้ตรงเวลามีฉะนั้นจะถูกถอนสิทธิการใช้เวลานั้นและเปิดให้ผู้ใช้งานใหม่เข้ามาใช้แทนที่ โดยเฉพาะการให้ความสำคัญในการจัดการด้านประวัติการบิน โดยพิจารณาการพฤติกรรมและเจตนา ร่วมกับการพิจารณาเฉพาะอัตราส่วนร้อยละในการปฏิบัติการบิน เป็นต้น

๔. ใช้แนวทางการประชาสัมพันธ์ให้เกิดการใช้งานท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มากขึ้น เช่น สนามบินแม่ฟ้าหลวง สนามบินหาดใหญ่ เพื่อให้สายการบินสามารถบินไปยังจุดหมายโดยไม่จำเป็นต้องมาลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว ซึ่งจะช่วยให้ลดความแออัดทั้งในสนามบินและห้วงอากาศในบริเวณของสนามบินได้ การใช้งานสนามบินในภูมิภาคจะเป็นแนวทางให้เกิดประสิทธิภาพของการจัดสรรเวลาที่เที่ยวบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ เพื่อลดการจัดสรรเวลาของสนามบินที่มีความต้องการสูงจนเกินสิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ เช่น Counter check in หลุมจอดของสนามบิน สะพานเทียบ หรือสายพานกระเป๋า เพื่อตอบสนองความหลากหลายของสายการบิน

๕. แนวทางการจัดสรรเวลาการบินเป็นเรื่องการประสานงานระหว่างผู้ใช้คือสายการบินและท่าอากาศยาน การจัดเวลาการบินของสายการบินระหว่างสนามบินที่มีการจราจรหนาแน่นมักจะต้องการการประสานเพื่อให้ได้เวลาที่เหมาะสมทั้งต้นทางและปลายทาง แนวทางนี้เป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญ เพราะสายการบินต่างๆ ย่อมอยู่บนพื้นฐานที่ต้องการปฏิบัติตามกฎระเบียบของแต่ละสนามบิน แต่เนื่องจากมีเหตุผลความจำเป็นจึงยอมที่ไม่ปฏิบัติตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร ซึ่งอาจถูกถอนสิทธิการใช้เวลาที่ได้รับการจัดสรร และสูญเสียผลประโยชน์ รวมถึงการทำอากาศยานมีการจราจรที่หนาแน่น ยิ่งทำให้การดำเนินการบินให้ตรงตามเวลาเป็นเรื่องที่ต้องจัดการอย่างใกล้ชิดเพราะเวลาในจุดต่างๆ ของการเดินทางตั้งแต่ทางขับทางวิ่งและในอากาศอาจจะมีการจราจรหนาแน่นและไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน ซึ่งการให้ความสำคัญกับการประสานงานระหว่างผู้ใช้คือสายการบินและท่าอากาศยานทั้งต้นทางและปลายทางจึงเป็นแนวทางที่ต้องให้ความสำคัญ เพราะการดำเนินการจะสามารถทำงานได้เมื่อได้รับความร่วมมือจากทั้งสองด้าน คือ สายการบินต้องมีความรับผิดชอบในการทำตามเกณฑ์ที่วางไว้ หากไม่สามารถทำได้ต้องรีบแจ้งเพื่อให้สิทธินั้นแก่ผู้โดยสารอื่นต่อไปก่อนจะถูกลงโทษ ในขณะที่เดียวกันผู้ให้บริการจะต้องแจ้งขีดความสามารถหรือปัญหาที่อาจเกิดขึ้น เช่น การซ่อมบำรุงในสนามบิน ให้สายการบินได้รับทราบอย่างรวดเร็ว เพื่อเป็นแนวทางให้สายการบินในการวางแผนทำการบินได้อย่างเหมาะสมต่อไป เกิดการประสานข้อมูลอย่างใกล้ชิดระหว่างผู้จัดสรรเวลาและหน่วยงานจัดการทรัพยากรทั้งภาคพื้นและภาคอากาศ เพื่อให้การจัดสรรเวลาตอบสนองต่อความต้องการของสายการบิน โดยไม่กระทบต่อกิจกรรมการจัดการทรัพยากรของหน่วยงานจัดการทรัพยากรต่างๆ

๖. ปัจจุบันท่าอากาศยานหรือสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ นั้น ในประเทศไทยใช้ขีดความสามารถค่อนข้างที่จะเต็มความสามารถจนถึงเกินขีดความสามารถในบางสนามบินแล้ว ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการเพิ่มเที่ยวบินได้ตามช่วงเวลาที่ตัวเองต้องการ ประกอบกับเส้นทางบินภายในประเทศเริ่มมีการอิ่มตัว เนื่องจากสายการบินเองมีการเปิดเส้นทางการบินในสนามบินหลักๆ หมดแล้ว โดยหากจะมองไปยังสนามบินที่เป็นเมืองรองที่เหลืออยู่นั้น ตัวสายการบินเองก็ไม่สามารถทำการบินเพื่อทำให้เกิดกำไรได้ อีกทั้งหลายสนามบินยังไม่สามารถเปิดให้บริการตลอด ๒๔ ชั่วโมงได้ ดังนั้นหากจะมองแนวโน้มหรือทิศทางที่จะสามารถทำให้

อุตสาหกรรมด้านการบินในประเทศไทยมีการเติบโตขึ้นนั้น อาจต้องมีการปรับตัวทั้งในส่วนของ สนามบิน และสายการบิน โดยสนามบินจะต้องพัฒนาขีดความสามารถของตัวเองในส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น การเพิ่มทางวิ่ง การเพิ่มหลุมจอด หรือการสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ เป็นต้น ในส่วนของสายการบินนั้น ก็อาจมีการศึกษาตลาดในสนามบินแห่งใหม่ๆ หรือเมืองที่ยังไม่เคยมีเส้นทางการบิน และอาจปรับเวลาการบินให้เหมาะสมกับสนามบินที่ทำการบินอยู่ ทั้งนี้หากอยากให้อุตสาหกรรมด้านการบินของไทยสามารถพัฒนาเดินหน้าได้อย่างต่อเนื่อง ก็เห็นควรให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเข้ามาพูดคุยกันถึง แผนการดำเนินธุรกิจของตัวเองว่ามีแนวโน้มไปในทิศทางใด เพื่อให้ในแต่ละภาคส่วนนำข้อมูลเหล่านั้น ไปเตรียมความพร้อมในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งจะทำให้สายการบินได้รับการจัดสรรเวลาการบินได้มากขึ้น และสามารถทำการตลาดเพื่อการขยายธุรกิจสายการบินได้ดีมากยิ่งขึ้น

๗. ควรกำหนดแนวทางในการจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้เป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการของไทย (สายการบินของไทย) ทั้งนี้โดยไม่ขัดกับระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจากในแต่ละประเทศ Slot coordinator ของประเทศใด ก็มักจัดสรรเวลาที่เอื้อกับสายการบินของประเทศนั้นๆ เพื่อเอื้อประโยชน์ให้สายการบินของประเทศตนเองไม่มากนักน้อย เช่น ในประเทศจีนถึงกับมีการจัดงาน domestic slot conference เพื่อจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้กับเส้นทางภายในประเทศก่อนที่จะจัดสรรเวลาให้กับเที่ยวบินระหว่างประเทศและสายการบินต่างชาติ เป็นต้น ซึ่งเป็นการสนับสนุนยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันในการส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้เป็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต

๘. การให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความคล่องตัว (Flow Management) มาประยุกต์ใช้โดยการในการทำการบินตั้งแต่ภาคพื้นโดยใช้ข้อกำหนดด้านเวลา (Time-based separation) เป็นการช่วยลดความติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานเส้นทางบินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้สายการบินสามารถใช้เวลาในการทำการบินให้เป็นไปตามแผนการบินที่กำหนดไว้ เน้นกระบวนการเชิงยุทธศาสตร์ เช่น การลดหรือเพิ่มปริมาณเที่ยวบินพิเศษในช่วงเทศกาล การกำหนดเวลาวิ่งขึ้น และการควบคุมการวิ่งขึ้นของเที่ยวบิน หรือการกำหนดระยะห่างระหว่างเที่ยวบิน เป็นต้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยให้กับระบบบริหารจราจรทางอากาศ เพิ่มความชัดเจนในการปฏิบัติการ และความสามารถในการคาดการณ์และวางแผนปฏิบัติในการจัดสรรเวลาล่วงหน้าได้ รวมทั้งเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการขีดความสามารถในการรองรับปริมาณจราจรทางอากาศและช่วยให้สามารถใช้ทรัพยากรของท่าอากาศยานที่มีอยู่ได้อย่างเต็มที่ ลดค่าใช้จ่ายและปริมาณการเผาผลาญเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยระบบการบริหารสภาพคล่องของการจราจรทางอากาศจึงต้องนำมาพิจารณาเป็นหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน

การเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลา

๑. เนื่องจากกฎระเบียบต่างๆ ที่ใช้ในการจัดสรรเวลาทำการบินในประเทศไทย ใช้หลักการและวิธีปฏิบัติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ซึ่งหลักการนั้นไม่มีผลบังคับใช้ทาง

กฎหมาย ทำให้ไม่สามารถควบคุมการปฏิบัติการบินในประเทศไทยให้เป็นระเบียบอย่างที่เราจะ
 เป็นได้ ยกตัวอย่างเช่น สนามบินดอนเมืองในช่วงเดือน มิถุนายน – ธันวาคม ๒๕๖๒ นั้น มีเที่ยวบินที่
 ยกเลิกทำการบินโดยไม่แจ้งให้สนามบินทราบล่วงหน้าประมาณ ๑๗,๐๐๐ เที่ยวบิน ซึ่งทำให้ช่วงเวลา
 ได้รับการจัดสรรไปแล้วไม่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์ได้สูงสุด เป็นต้น อีกทั้งการออกข้อ
 กฎหมายของรัฐเกี่ยวกับการจัดสรรเวลาทำการบินนั้นมีระยะเวลาในการร่างและพิจารณาในข้อกำหนด
 ต่างๆ ค่อนข้างนาน ซึ่งเห็นควรมีการให้ท่าอากาศยานสามารถออกข้อกำหนดหรือระเบียบข้อปฏิบัติ
 ต่างๆ พร้อมทั้งสามารถนำมาใช้บังคับตัวเอง (Local Rules) ซึ่งตัวข้อกำหนดนั้น เมื่อสนามบินทำการ
 ร่างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะส่งให้รัฐพิจารณา เพื่ออนุมัติใช้ในหลักการต่อไป ตัวอย่างเช่น หลักการตัดคะแนน
 โดยเมื่อสายการบินถูกตัดคะแนนครบตามที่กำหนด ก็จะถูกลงโทษตามแต่ระเบียบของสนามบินนั้นๆ
 ระบุไว้ ประกอบกับสนามบินก็จะทำรายงานส่งให้กับ กพท. เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจใน
 การจัดสรรเวลาทำการบินครั้งต่อไป เป็นต้น

๒. ปัจจุบันประเทศไทยได้ใช้หลักปฏิบัติที่ถูกกำหนดขึ้นให้เป็นไปตามมาตรฐานและ
 กฎเกณฑ์เดียวกัน โดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport
 Association หรือ IATA) ซึ่งมาตรฐานและกฎเกณฑ์ต่างๆ นั้นยังคงไม่มีบทลงโทษอย่างชัดเจน ซึ่งรัฐ
 หรือผู้มีอำนาจควรที่จะออกกฎหมายฉบับนี้มาเพื่อควบคุมการที่ไม่ปฏิบัติการบินตามเวลาที่ได้รับ โดย
 รูปแบบของมาตรการควบคุมหรือบทลงโทษอาจมีการกำหนดในแบบตัดคะแนนของสายการบินเช่น
 สายการบินจะได้รับคะแนนตั้งต้นที่ ๑๐ คะแนน โดยเมื่อมีการกระทำที่ขัดต่อกฎระเบียบที่กำหนดไว้ก็
 จะมีการตัดแต้มเกิดขึ้น โดยตัดคะแนนมากหรือน้อยนั้นขึ้นอยู่กับการกระทำ ซึ่งแต้มที่สายการบิน
 เหลือก็จะถูกนำไปพิจารณาการอนุญาต Slot ต่อไปในอนาคต ยกตัวอย่างสายการบิน ก. ขออนุญาต
 ทำการบิน ณ สนามบินระดับที่ ๓ ซึ่งเป็นสนามบินที่จะต้องได้รับการจัดสรรเวลาทุกเที่ยวบิน และ
 ได้รับการจัดสรรเวลาทำการบินเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งได้รับคะแนนตั้งต้นที่ ๑๐ คะแนน แต่เมื่อสายการ
 บิน ก. ทำการบินเข้ามาจริงกลับไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรรไป (เวลาที่ได้รับการจัดสรร ๑๐.๐๐ น.
 แต่บินเข้ามาจริงเวลา ๐๖.๐๐ น.) ส่งผลให้สายการบินนั้นถูกตัด ๕ แต้มจากเหตุการณ์ดังกล่าวและ
 จากคะแนนที่เหลือทำให้การพิจารณาจัดสรรเวลาทำการบินครั้งถัดไปจะถูกพิจารณาอยู่ในกลุ่มท้ายๆ
 เป็นต้น รวมทั้งเกณฑ์การพิจารณาเวลาของท่าอากาศยานต้องพิจารณาเวลาทั้งสนามบินต้นทางและ
 ปลายทางเสมอ สายการบินต้องบินตามเวลาที่ได้รับ มีการติดตามอย่างใกล้ชิดและพิจารณาแก้ไข
 รวมทั้งการพิจารณาลงโทษอย่างเป็นรูปธรรม

๓. ควรประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นปัจจุบันกับ “คณะกรรมการจัดสรร
 เวลา” (Slot Coordination Committee) และ กพท. อยู่เสมอเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบในการ
 พิจารณาจัดสรรเวลาเที่ยวบินได้นำข้อมูลไปปรับเปลี่ยน “พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน”
 (Coordination Parameters) ซึ่งจะพิจารณาปัจจัยและข้อจำกัดในการรองรับของสนามบิน ทั้งด้าน
 เทคนิค การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อม รวมถึงนำไปสามารถวิเคราะห์ความต้องการและขีด
 ความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน (Demand and Capacity Analysis) ซึ่งจะเป็นการ
 ประเมินความต้องการของสายการบินและขีดความสามารถ ในการรองรับเที่ยวบินได้สูงสุดของ
 สนามบิน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางกายภาพ การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อมของสนามบิน รวมทั้ง
 ประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นปัจจุบันระหว่างสายการบิน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง

เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองควบคุมโรค กองควบคุมสัตว์ และท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบินและการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน

๔. ให้ความสำคัญกับบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับการบริการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ทั้ง ๓ ส่วน ได้แก่ (๑) บุคลากรของ กพท. ที่จะเป็นผู้ประสานการจัดสรรเวลาการบิน (Slot Coordinator) (๒) บุคลากรของท่าอากาศยานที่จะเป็นผู้ประสานงานและนำส่งข้อมูลของท่าอากาศยานให้กับคณะกรรมการและ Slot coordinator และ (๓) บุคลากรของสายการบิน (Scheduler) ซึ่งจะเป็นผู้จัดตารางเวลาเที่ยวบินของสายการบินนั้นๆ และทำการอบรมหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาเที่ยวบินจาก IATA ตามหลักสูตรของ IATA อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการกำหนดแนวทางพัฒนาบุคลากรในเรื่องนี้ควรมีการจัดการประชุม การสัมมนา หรือการทำ workshop ระหว่างหน่วยงานที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นเวทีให้บุคลากรของแต่ละหน่วยงานได้มีโอกาสมาแบ่งปันข้อมูลและมุมมองของตนเองให้กับหน่วยงานอื่นเพื่อร่วมกันพัฒนาหลักเกณฑ์หรือทำความเข้าใจระหว่างกันเพื่อให้การจัดสรรเวลาเที่ยวบินเกิดประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น และจะเป็นการพัฒนาบุคลากรในอีกทางหนึ่งด้วย

๕. การจัดสรรเวลาเที่ยวบินมีการใช้งานระบบเทคโนโลยีสารสนเทศให้มากขึ้นเพื่อให้สามารถใช้งานได้ตามเวลาจริง การพัฒนาบุคลากรจึงควรเป็นไปในแนวทางที่สามารถเข้าใจการทำงานของสนามบิน สายการบิน และ ระบบการจราจรทางอากาศ โดยต้องควบคู่ไปกับการใช้ระบบสารสนเทศให้มากขึ้น นอกจากนี้ยังจะต้องมีความสามารถในการสื่อสารอย่างเหมาะสมเพราะต้องมีการเจรจาต่อรองกับผู้ดำเนินการทางอากาศต่างๆ ควรมีการกำหนดให้หน่วยงานที่จัดการทรัพยากรได้เข้าร่วมอบรมกับหน่วยงานหลัก เพราะทำให้เกิดความเข้าใจและสามารถประสานงานไปในทิศทางเดียวกัน เช่น หน่วยงานบริหารทรัพยากรต่างๆ หน่วยงานซ่อมบำรุง หน่วยงานบริการ ข้าราชการการบิน รวมทั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบการจัดการกระบวนการภายในอาคารผู้โดยสาร เป็นต้น ในการพัฒนาบุคลากรนั้นควรเริ่มส่งเสริมให้มีการเรียนรู้ตั้งแต่ระดับสถาบันการศึกษาที่ผลิตบุคลากรทางด้านการบิน เนื่องจากปัจจุบันยังคงเห็นว่าหลายๆ สถาบันยังไม่มีรายวิชาในเรื่องของการบริหารจัดการจัดสรรเวลาตารางการบิน โดยอาจมีการจ้างวิทยากรที่มีประสบการณ์ทั้งภายในและภายนอกประเทศ มาบรรยายให้ความรู้ ประกอบกับนำระบบเทคโนโลยีที่ใช้ในกระบวนการทำงานจริง มาเป็นเครื่องมือในการพัฒนาบุคลากร เพื่อให้มีความชำนาญ และคุ้นเคยกับระบบ เมื่อสำเร็จการศึกษาแล้วสามารถนำความรู้ที่ได้รับมาใช้ต่อยอดในการทำงานได้ทันที หากเป็นการพัฒนาบุคลากรในระดับการทำงาน ควรให้บริษัทจัดตั้งงบประมาณ เพื่อส่งเสริมหลักสูตร

๖. ให้ความสำคัญกับการจัดสรรเวลาในมิติของการสนับสนุนการท่องเที่ยวและการขนส่งทางอากาศ เพราะอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศยังคงมีการเติบโตได้ต่อเนื่องตามความต้องการของประเทศและของโลก การบริหารการจัดสรรเวลาจึงมีความจำเป็นที่จะต้องทำอย่างรวดเร็วและทันการโดยในปัจจุบันได้มีการใช้ระบบเข้ามาควบคุมการทำงานแล้วแต่การประสานงานยังคงมีช่องในการพัฒนาอยู่ โดยจะสามารถพัฒนาด้านการสื่อสารและการประสานงานซึ่งอาจจะเป็นระบบที่ช่วยให้ทำงานได้ตามเวลาจริง ที่จะช่วยให้สามารถใช้งานพื้นที่สนามบินได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงขึ้น

๗. การบริหารการจัดสรรเวลาตารางการบิน โดยอาจมีการไปดูงานแลกเปลี่ยนความรู้กับสายการบิน หรือองค์กรที่ทำหน้าที่บริหารจัดการเวลาการบินของประเทศต่างๆ เพื่อนำความรู้ที่

ได้รับมาประยุกต์ ปรับใช้ และพัฒนา หรือการว่าจ้างที่ปรึกษาที่มีความเชี่ยวชาญมาให้คำปรึกษาในการจัดสรรเวลาตารางการบินของประเทศต่อไป

๘. การจัดสรรเวลาให้มีการกำหนดให้เที่ยวบินผู้โดยสารเป็นปัจจัยหลักและเที่ยวบินขนส่งสินค้าใช้เวลาที่เหลือในแต่ละวันแทน รวมทั้งการจัดสรรเวลาการบิน และการจราจรทางอากาศ ด้วยการให้ความสำคัญกับการเพิ่มศักยภาพการใช้งานทรัพยากรท่าอากาศยานภาคพื้นดิน เช่น การเพิ่มทางวิ่ง การเพิ่มหลุมจอด การเพิ่ม check in counter การเพิ่มสายพานรับกระเป๋า ตลอดจนการให้บริการเข้าเมือง โดยในห้วงเวลาที่ความคับคั่งของการจราจรยังมีสูงอยู่จึงต้องใช้การจัดสรรเวลาเพื่อแก้ปัญหาต่างๆ เหล่านี้ นอกจากนี้สนามบินต้องมีการวางแผนซ่อมบำรุงในระยะยาว และมีการทบทวนอย่างสม่ำเสมอ และการจัดการจราจรทางอากาศต้องสอดคล้องกับกิจกรรมและการจัดการด้านภาคพื้น ทั้งสนามบินต้นทางและปลายทาง

๙. ในการจัดสรรเวลาการบิน ควรนำปัจจัยของท่าอากาศยานในแต่ละแห่งนั้นมีลักษณะปฏิบัติการบิน และกายภาพของสนามบินที่ไม่เหมือนกันมาพิจารณาและให้ความสำคัญ ดังนั้นท่าอากาศยานในแต่ละแห่งควรมีการวิเคราะห์จุดแข็งจุดอ่อนของตัวเอง เพื่อเตรียมความพร้อม และพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ที่ตัวเองมีอยู่ให้พร้อมที่สุด เช่น หากวิเคราะห์แล้วท่าอากาศยานแห่งนี้เหมาะที่จะเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน เนื่องจากมีกายภาพขนาดใหญ่ มีความพร้อมในด้านโรงซ่อมอากาศยาน แต่ในขณะเดียวกันมีข้อจำกัดในด้านเส้นทางการบิน ซึ่งไม่ใช่เส้นทางที่สายการบินสามารถเปิดทำการบินเพื่อขนส่งคนโดยสารได้ ก็ให้แจ้งหน่วยงานภาครัฐที่มีหน้าที่รับผิดชอบจัดสรรตารางการบิน ว่าท่าอากาศยานแห่งนี้ไม่สามารถส่งเสริมนโยบายของรัฐในด้านขนส่งคนโดยสารได้ แต่สามารถดำเนินการส่งเสริมนโยบายด้านอุตสาหกรรมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน โดยทำเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่ได้ จึงขอให้พิจารณาเฉพาะเที่ยวบินที่ทำการบินมาเพื่อซ่อมบำรุงเท่านั้น เป็นต้น กล่าวคือหากต้องการที่จะดำเนินการตามนโยบายของรัฐนั้น จำเป็นที่จะต้องดำเนินการให้เหมาะสมกับสิ่งที่สนามบินแห่งนั้นๆ มีความพร้อมเป็นทุนเดิมอยู่แล้ว เพื่อพัฒนาศักยภาพของสนามบินและสามารถใช้สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์สูงสุด ซึ่งจะลดข้อจำกัดในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินและการเพิ่มจำนวนสายการบิน อันจะเป็นประโยชน์แก่ผู้บริโภคและช่วยเพิ่มรายได้ให้กับท่าอากาศยานได้อีกทางหนึ่งด้วย

๑๐. เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศท่องเที่ยวจึงมีเที่ยวบินที่หนาแน่นและมีการใช้งานท่าอากาศยานกระจุกตัวอยู่ในช่วง Peak hour ทำให้ท้องเที่ยวได้ไม่ตรงเวลา เกิดการล่าช้า เกิดปัญหาการต่อเครื่องไม่ทัน ผู้โดยสารหนาแน่นในบางห้วงเวลา และเบาบางในบางห้วงเวลา การบริหารจัดการควรกระจายเวลาให้เหมาะสม ทั้งนี้ต้องพิจารณาลงไปให้ถึงความต้องการของผู้โดยสาร และสายการบิน ผ่านการจัดสรรเวลาเข้าออกให้เหมาะสม เช่น สายการบินที่เป็น Network ก็ควรได้ Slot ที่ไม่ต้องเสียเวลาต่อเครื่องนานทำให้ไม่ต้องมีผู้โดยสารรอที่สนามบินเป็นเวลานาน เที่ยวบินที่เป็น point to point ก็ควรได้ Slot เข้า/ออก ที่มี Ground time ที่สั้น สามารถมีบริการ Handling ที่รวดเร็ว เที่ยวบิน Cargo ก็ควรได้ Slot ในห้วงเวลาที่มีเที่ยวบินเบาบาง เพราะต้องใช้เวลาจอดนานเพื่อขนถ่ายสินค้า แต่สิ่งสำคัญที่สุดคือต้องเอื้อประโยชน์กับสายการบินของประเทศไทย และสามารถเป็นเครื่องต่อรองเพื่อไม่ให้เสียเปรียบทางธุรกิจของสายการบินคู่แข่งจากต่างประเทศ ไม่ใช่มีแต่ปริมาณเที่ยวบิน ทำการบินเข้ามาในประเทศมากมาย แต่สายการบินของไทยไม่สามารถแข่งขันได้ นอกจากนี้

ท่าอากาศยานควรเน้นให้คณะกรรมการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) และ กพท. ให้ความสำคัญกับการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ ให้กับท่าอากาศยานเพื่อขยายเครือข่ายการบินให้กับท่าอากาศยานซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการตารางบินให้กับท่าอากาศยาน ซึ่งในส่วนนี้ ถึงแม้จะมีการกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ไว้ในประกาศฯ ของ กพท. แต่ในทางปฏิบัติแทบจะไม่ได้นำมาพิจารณาในการจัดสรรเวลาเข้าและออกของท่าอากาศยานเท่าที่ควร

สรุป

การศึกษาในบทที่ ๔ เป็นการศึกษาในบริบทของวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๓ ผลการศึกษาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ดังนี้

ตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยข้อที่ ๓ สรุปได้ว่าแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน ได้แก่ ๑) การจัดสรรเวลาจำเป็นจะต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใสบนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีของสนามบิน โดยปราศจากการแทรกแซงและควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ ๒) ให้ความสำคัญกับการควบคุมติดตาม การใช้เวลา และประเภทของอากาศยานของสายการบิน ให้ตรงตามที่ได้รับอนุญาต และตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการจัดสรรตารางการบินในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ถัดไปอย่างเคร่งครัด ควบคู่กับการมีบทลงโทษที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อให้สายการบินปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อควบคุมสายการบินให้ทำการบินตรงตามเวลาที่จัดสรร ไม่ยื่นขอการจัดสรรเกินความจำเป็น ๓) ให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ในภูมิภาคของประเทศ (ที่มีความต้องการในเส้นทางการบินระหว่างประเทศระยะไกลอยู่แล้ว) อาทิ ท่าอากาศยานอุดร ท่าอากาศยานกระบี่ โดยจะต้องมีการพัฒนาทั้งด้านกายภาพ ระบบรักษาความปลอดภัย และความปลอดภัย ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่กำหนดโดย ICAO เพื่อให้เที่ยวบินที่มาจากยุโรป และ ออสเตรเลีย สามารถบินไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่จำเป็นต้องมาลงที่ท่าอากาศยานที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง หรือท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น เพื่อช่วยลดความแออัดทั้งในท่าอากาศยานและห้วงอากาศในบริเวณของท่าอากาศยานดังกล่าว และเป็นการเพิ่มความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินของประเทศไทยโดยรวมอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของท่าอากาศยานอุดร เมื่อพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่สามารถรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศได้แล้วเสร็จจะช่วยเติมเต็มให้ประเทศไทยมีท่าอากาศยานนานาชาติหลักที่สามารถรองรับเที่ยวบินจากทั่วโลกได้ครบทุกภูมิภาคหลักของประเทศ นอกเหนือจากปัจจุบันที่มีอยู่แล้วในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้ ๔) ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการท่าอากาศยานโดยการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ การปรับปรุงสาธารณูปโภค รวมถึงการปรับปรุงการบริหารจัดการในรูปแบบต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร และเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น และ ๕) ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของท่าอากาศยาน (Demand and Capacity Analysis) โดยอาจว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้ดำเนินการ และให้มีการจัดทำแบบจำลองเสมือนจริง เพื่อให้ได้ข้อมูล capacity ที่ถูกต้อง และ

ใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด (เพราะหากประมาณการ capacity ต่ำไปจากความเป็นจริง จะทำให้การใช้ทรัพยากรของท่าอากาศยานที่มีอยู่ได้ไม่เต็มศักยภาพ แต่หากประมาณการ capacity สูงไป จะมีผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ก่อให้เกิดความล่าช้าสะสม ตลอดจนกระทบต่อชื่อเสียงของท่าอากาศยานและประเทศไทย) ประกอบกับควรมีการประสานงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลประมาณการ capacity ที่เป็นปัจจุบันกับ คณะกรรมการจัดสรรเวลา และ กพท. อยู่เสมอ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการพิจารณาจัดสรรเวลาเที่ยวบินได้นำข้อมูลดังกล่าวไปปรับเปลี่ยน “พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination Parameters) ในส่วนของข้อจำกัดในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของท่าอากาศยาน

บทที่ ๕

สรุปและข้อเสนอแนะ

ในการศึกษาเรื่อง แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ได้ข้อสรุปและข้อเสนอแนะดังนี้

สรุป

การบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินเพื่อให้เกิดความคล่องตัวทางการจราจรทางอากาศ มีความสำคัญต่อการบริหารจัดการสนามบิน เนื่องจากในปัจจุบันนี้ สถานการณ์และทิศทางอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศมีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างมาก ในขณะที่ทรัพยากรของสนามบินแต่ละแห่งมีอย่างจำกัด โดยเฉพาะสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ ได้แก่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง ท่าอากาศยานภูเก็ต ท่าอากาศยานเชียงใหม่ และท่าอากาศยานสมุย ที่มีความแออัดของเที่ยวบิน เพราะมีความต้องการทำการบินเกินกว่าโครงสร้างและสิ่งอำนวยความสะดวกของสนามบินมีไม่เพียงพอหรือไม่สามารถจะรองรับได้ ดังนั้นทุกเที่ยวบินจึงต้องได้รับการจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน จาก Slot Coordinator ก่อนทำการบินมายังสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ รายละเอียดดังนี้

๑. โครงสร้างการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ดำเนินการภายใต้ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดการสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งท่าอากาศยานหรือสนามบินที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ จะต้องได้รับการจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ก่อนสายการบินใช้บริการท่าอากาศยาน ซึ่งปัจจุบันมีปริมาณความต้องการในการใช้พื้นที่ของท่าอากาศยานของสายการบินมีมากเกินความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานที่มีอยู่ โดยรูปแบบการจราจรทางอากาศของแต่ละท่าอากาศยานมีลักษณะที่แตกต่างกันขึ้นอยู่กับประเภทเที่ยวบินและผู้โดยสาร โดยท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นในช่วงตีตามพฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสาร ส่วนท่าอากาศยานที่มีเที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินภายในประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นตั้งแต่เช้าและเบาบางลงในช่วงกลางคืน ซึ่งโครงสร้างการจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ประกอบไปด้วย

๑.๑ คณะกรรมการจัดการสรรเวลาโดยมีอำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดการสรรเวลาการบินของประเทศไทย และพิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับจัดการสรรเวลาการบินต่างๆ

๑.๒ การดำเนินงานหรือการอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดการสรรเวลาการบิน ได้แก่ การรับคำขอรับการจัดการสรรเวลาการบิน ควบคุมสายการบินและปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดการสรร

๑.๓ พารามิเตอร์สำหรับใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ การทำการบินตามเวลา ที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมาล่าสุด การทำการบินโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา การทำการบินใหม่ที่ต่อเนื่อง

๑.๔ การลงโทษ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดการบินที่ได้รับจัดสรรในทางที่ผิด

ซึ่งรูปแบบและโครงสร้างการบริหารจัดการเที่ยวบิน ตั้งอยู่บนพื้นฐานในการให้ความสำคัญของการบริหารจัดการสนามบิน ดังต่อไปนี้

๑. ประสิทธิภาพ (Efficiency) การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) บนภาคพื้นที่มี ประสิทธิภาพ จะทำให้สายการบินรู้เวลาในการขึ้นทำการบิน อีกทั้งยังได้รับลำดับความสำคัญเป็น ลำดับแรกในการขึ้นบินเสมอ ส่งผลให้สายการบินสามารถวางแผนการทำการบินที่ถูกต้องแม่นยำมาก ยิ่งขึ้น การที่ทำการบินได้อย่างแม่นยำตลอดเส้นทางและการลดการบินวนอันเนื่องมาจากความคับคั่ง ของการจราจร รวมทั้งมีการดำเนินการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับของ สนามบินอย่างเต็มรูปแบบ เพื่อให้สามารถทำการบินได้อย่างมีประสิทธิภาพ การที่สายการบินสามารถ รู้เวลาในการทำการบิน และมีการวางแผนทำการบินได้อย่างแม่นยำมากขึ้น

๒. ความปลอดภัย (Safety) การใช้วิธีจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ตั้งแต่ภาคพื้นโดย การกำหนดช่วงเวลาในการเข้าสู่จุดต่างๆ ที่ทำให้เกิดความคล่องตัวของจราจรทางอากาศที่มากขึ้น และลดการเกิดการกระจุกตัวของอากาศยานในบริเวณที่มีการเปลี่ยนแปลงรูปแบบการให้บริการ ซึ่งจะ ส่งผลให้ภาระงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศลดลง อีกทั้งยังมีการใช้พื้นที่ที่มีอยู่อย่าง จำกัดบนน่านฟ้าบริเวณนั้นอย่างคล่องตัวมากยิ่งขึ้น

๓. สภาพแวดล้อม (Environment) การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ที่มี ประสิทธิภาพส่งผลต่อความประหยัดการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงในการทำการบิน (Cost Effectiveness) ส่งผลต่อการลดปัญหาทางด้านสิ่งแวดล้อม และส่งผลต่อมายังการลดการก่อให้เกิดมลพิษทางอากาศ อันเนื่องมาจากการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงของอากาศยาน และลดข้อจำกัดของโครงสร้างพื้นฐาน ข้อจำกัดในการปฏิบัติงานหรือข้อจำกัดด้านสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีผลกระทบต่อสายการบินผู้ใช้บริการ สนามบิน และการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) จะสามารถระบุทางเลือกในการแก้ไขหรือบรรเทา ข้อจำกัดต่างๆ ได้ดีมากขึ้น

๒. ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน และความเสียหายของการขอทำ การบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรร ได้แก่

๒.๑ ปัญหาสายการบินที่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร เกิดจาก สายการบินไม่สามารถได้รับการจัดสรรเวลาเข้าและออก ณ ท่าอากาศยานปลายทางให้สอดคล้องกับ ท่าอากาศยานต้นทางได้ การจัดสรรไม่สัมพันธ์กับสนามบินปลายทางที่มีกฎระเบียบเรื่องเวลาการบินที่ เข้มงวด เวลาที่ได้รับการจัดสรรในเส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถทำเรื่องการตลาดได้ หรือความไม่พร้อมในด้าน อุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น สภาพอากาศเป็นต้น การจัดสรรเวลาขาดการประสานงานกับสายการ

บินในการจัดเวลาการบินของสายการบินเพื่อให้ได้เวลาที่เหมาะสมทั้งต้นทางและปลายทาง ขาดการจัดสรรเวลาเที่ยวบินที่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน

๒.๒ ความต้องการในการใช้บริการท่าอากาศยานมีมาก มีความต้องการของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมีมากโดยเฉพาะ ณ ท่าอากาศยานที่เป็นฐานปฏิบัติการบินของสายการบิน ราคาประหยัดที่มีรูปแบบการให้บริการในลักษณะเดียวกัน และมีความหนาแน่นของเที่ยวบินในช่วง Peak hour ทำให้เครื่องบินไม่สามารถออกได้ตามเวลาทำให้ Block time เพิ่มขึ้น และทำให้เกิดการ Delay ต่อเนื่อง การที่มีการจราจรหนาแน่นยิ่งขึ้นและไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน หรือความล่าช้า ณ ท่าอากาศยานปลายทางซึ่งผลกระทบต่อตารางบินของเที่ยวบินถัดไป โดยเฉพาะสายการบิน ราคาประหยัดที่จัดการหมุนเวียนอากาศยานให้มีเที่ยวบินต่อเนื่องตลอดทั้งวัน รวมทั้งปัญหาความหนาแน่นภายในอาคารผู้โดยสาร และปัญหาความไม่เพียงพอของหลุมจอด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึงการบริหารจัดการจราจรทางอากาศและการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยาน การซ่อมบำรุงในสนามบิน ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน

๒.๓ อุปสรรคในเรื่องของความสามารถในการรองรับการเติบโตในการขนส่งทางอากาศในส่วนของโครงสร้างพื้นฐาน เช่น ความจุของท่าอากาศยานในรูปของ จำนวน check in counter กำลังพลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมือง จำนวน security check point รวมถึงความสามารถของหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศ เป็นต้น ขาดการกระจายความต้องการด้านการบินออกไปยังภูมิภาคต่างๆ ทำให้ในประเทศไทยมีท่าอากาศยานเพียงไม่กี่แห่งที่มีการจราจรทางอากาศที่มีความหนาแน่นอยู่ในระดับ ๓ และต้องใช้เวลาในการเข้าออกท่าอากาศยาน

๒.๔ ความสอดคล้องกับการใช้งานจริงระหว่างการใช้งานของเที่ยวบินของทางราชการ และการใช้งานของเที่ยวบินพาณิชย์ ทรัพยากรที่มีอยู่ของท่าอากาศยานไม่สามารถตอบสนองต่อความต้องการด้านการบินและกิจการด้านการบินอย่างทั่วถึง ขาดความเชื่อมโยงในการจัดการทรัพยากรร่วมกันของภาคพลเรือนและหน่วยงานด้านความมั่นคง เป็นต้น

๒.๕ การบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษ ปัจจุบันมีกฎหมายและกฎระเบียบด้านการจัดสรรเวลาการบิน แต่ก็ยังพบว่าสายการบินหลายสายการบินยังไม่ทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร สายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบอย่างเคร่งครัด

๓. แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน ควรมีดังนี้

๓.๑ การจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ใน ๒ มิติ คือ ๑) ในมุมของท่าอากาศยาน ควรจัดสรรให้มีการกระจายเวลาเข้าออกให้สม่ำเสมอตลอดวันเพื่อให้เที่ยวบินไม่กระจุกตัวอยู่เฉพาะช่วง Peak hour ทำให้เกิดปัญหาคับคั่ง บริหารจัดการได้ง่าย และ ๒) ในมุมของสายการบินย่อมต้องการเวลาที่เหมาะสมกับการตลาด โดยเฉพาะสายการบินที่ทำการบินแบบ Network ก็จะต้อง slot ที่สามารถต่อเที่ยวบินในเวลาที่ไม่นานจนเกินไป หรือเร็วจนเกินไป ทำให้ผู้โดยสารไม่สะดวกในการเดินทาง โดยทั้ง ๒ มิติ ต้องจัดสรรเวลาด้วยความโปร่งใสบนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีของสนามบิน โดยปราศจากการแทรกแซงและควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ

๓.๒ ให้ผู้มีส่วนได้เสียในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน เช่น ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศ (สายการบิน) และกองทัพอากาศ เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ในรูปแบบของคณะกรรมการ (Committee) เพื่อเปิดโอกาสให้สายการบินสามารถเข้ามามีส่วนร่วมในการดำเนินการในการจัดสรรเวลาได้อย่างเท่าเทียมและมีประสิทธิภาพ เปิดโอกาสให้เกิดการรับฟังความคิดเห็นอย่างรอบด้าน เพื่อให้ท่าอากาศยานสามารถใช้ขีดความสามารถที่มีอยู่อย่างมีประสิทธิภาพ

๓.๓ ให้ความสำคัญกับการควบคุมติดตามการใช้เวลาที่ได้รับการจัดสรรอย่างใกล้ชิด ควบคู่กับการมีบทลงโทษที่เหมาะสมเพื่อให้สายการบินปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ควบคู่ไปกับการดำเนินธุรกิจของสายการบินได้ เพื่อควบคุมสายการบินให้ทำการบินในเวลาที่ยังจัดสรร ไม่ยื่นขอการจัดสรรเกินความจำเป็น และยินยอมพร้อมใจในการปฏิบัติตามหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลา

๓.๔ ใช้แนวทางการประชาสัมพันธ์ให้เกิดการใช้งานท่าอากาศยานในภูมิภาคให้มากขึ้น เช่น ท่าอากาศยานอุดรธานี ท่าอากาศยานสกลนคร ท่าอากาศยานชุมพร และท่าอากาศยานตาก เพื่อให้สายการบินสามารถบินไปยังจุดหมายโดยไม่จำเป็นต้องมาลงที่ท่าอากาศยานที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นต้น เพื่อช่วยทำให้ลดความแออัดทั้งในสนามบินและห้วงอากาศในบริเวณของสนามบินได้

๓.๕ การให้ความสำคัญกับการบริหารจัดการความคล่องตัว (Flow Management) มาประยุกต์ใช้โดยการในการทำการบินตั้งแต่ภาคพื้นโดยใช้ข้อกำหนดด้านเวลา (Time-based separation) เป็นการช่วยลดความติดขัดและเพิ่มประสิทธิภาพในการใช้งานเส้นทางบินให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด เพื่อให้สายการบินสามารถใช้เวลาในการทำการบินให้เป็นไปตามแผนการบินที่กำหนดไว้ เน้นกระบวนการเชิงยุทธศาสตร์ เช่น การลดหรือเพิ่มปริมาณเที่ยวบินพิเศษในช่วงเทศกาล การกำหนดเวลาวิ่งขึ้น และการควบคุมการวิ่งขึ้นของเที่ยวบิน หรือการกำหนดระยะห่างระหว่างเที่ยวบิน เป็นต้น โดยคำนึงถึงความปลอดภัยให้กับระบบบริหารจราจรทางอากาศ

ข้อเสนอแนะ

๑. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

๑.๑ การปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินและบทลงโทษกรณีสายการบินไม่ทำการบินตามที่ได้รับจัดสรร ซึ่งปัจจุบันหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาทำการบินเข้า-ออกท่าอากาศยานในประเทศไทย อ้างอิงจากหลักการและวิธีปฏิบัติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และมีการบังคับใช้กับเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินในประเทศไทยแล้ว แต่อย่างไรก็ตามพบว่าสายการบินยังคงมีการยกเลิกทำการบินโดยไม่แจ้งให้ท่าอากาศยานทราบล่วงหน้า หรือทำการบินแต่ไม่ตรงตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร หรือทำการบินโดยใช้อากาศยานไม่ตรงตามที่ขออนุญาตทำการบินไว้ ซึ่งทำให้ช่วงเวลาที่ได้รับจัดสรรไปแล้วไม่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หรือในทางกลับกันก่อให้เกิดปัญหาคุณภาพการให้บริการที่ไม่ได้มาตรฐาน และเกิดความล่าช้าสะสมของเที่ยวบิน ทั้งนี้ เนื่องจากบทลงโทษที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ส่งผลต่อการทำการบินของสายการบินได้ในทางปฏิบัติ ตัวอย่างเช่น ตามหลักเกณฑ์การถูกตัดสิทธิ์ตาม Historical right กรณีที่สายการบินไม่ทำการบินเกินกว่าร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินนั้น จะถูกตัดสิทธิ์ในการจัดสรรเวลาบินในฤดูกาลบินถัดไป แต่บทลงโทษ

ดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อสายการบินในทางปฏิบัติ กล่าวคือเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาบินเส้นทางบินกรุงเทพ-ฮ่องกง ๗ วันต่อสัปดาห์ วันละ ๔ เที่ยวบิน แต่อาจทำการตลาดในวันพุธ เวลา ๑๓.๓๐ น.ได้น้อย จึงมีการยกเลิกเวลาบินของวันพุธในเวลาดังกล่าวเป็นประจำ เมื่อมีการพิจารณาสิทธิ์ในฤดูกาลถัดไป สายการบินจะไม่ได้รับสิทธิ์ในเลขเที่ยวบินดังกล่าวเฉพาะทุกวันพุธ ซึ่งในช่วงวันและเวลาดังกล่าวเพียงวันเดียวของสัปดาห์อาจไม่คุ้มค่าให้สายการบินอื่นเข้ามาขอทำการบินแทน สายการบินเดิมจึงไม่ให้ความสำคัญกับหลักเกณฑ์ดังกล่าว อย่างไรก็ตามหากมีการกำหนดให้มีการเพิ่มบทลงโทษให้สามารถตัดสิทธิ์ทั้ง หมายเลขเที่ยวบินนั้นทั้ง ๗ วันต่อสัปดาห์ (หากสัดส่วนการไม่ทำการบินในหมายเลขเที่ยวบินนั้นๆเกินกว่าร้อยละ ๒๐ แม้ว่าในแต่ละวันยกเว้นวันพุธสัดส่วนไม่ทำการบินจะไม่ถึงร้อยละ ๒๐ ก็ตาม) ก็จะส่งให้สายการบินพยายามรักษาสีทธิ์ในการทำการบินในทุกๆวัน จึงขอเสนอให้มีการกำหนดบทลงโทษในลักษณะดังกล่าวเพิ่มเติมจากบทลงโทษที่มีอยู่ เพื่อให้สามารถควบคุมสายการบินให้ปฏิบัติตามเวลาที่ได้รับอย่างเคร่งครัดมากขึ้นต่อไป นอกจากนี้ควรให้ท่าอากาศยานสามารถออกข้อกำหนดหรือระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ พร้อมทั้งสามารถนำมาใช้บังคับได้เอง (Local Rules) ซึ่งตัวข้อกำหนดนั้น เมื่อท่าอากาศยานทำการร่างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะส่งให้รัฐพิจารณาเพื่ออนุมัติในหลักการและบังคับใช้ต่อไป โดยรูปแบบของมาตรการควบคุมหรือบทลงโทษอาจมีการกำหนดเป็นรูปแบบการตัดคะแนนของสายการบิน เช่น สายการบิน ก. ขออนุญาตทำการบิน ณ ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่จะต้องได้รับการจัดสรรเวลาทุกเที่ยวบิน และได้รับการจัดสรรเวลาทำการบินเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งได้รับคะแนนตั้งต้นที่ ๑๐ คะแนน แต่เมื่อสายการบิน ก. ทำการบินเข้ามาจริงกลับไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรรไว้ กล่าวคือ เวลาที่ได้รับจัดสรรคือเวลา ๑๐.๐๐ น. แต่เวลาที่ทำการบินเข้ามาจริงเป็นเวลา ๐๖.๐๐ น. ส่งผลให้สายการบินนั้นถูกตัด ๕ แต้มจากเหตุการณ์ดังกล่าวหรือกรณีที่สายการบินใช้อากาศยานไม่ตรงตามที่ได้รับอนุญาต โดยเมื่อสายการบินถูกตัดคะแนนครบตามที่กำหนด ก็จะถูกลงโทษตามแต่ระเบียบของสนามบินนั้นๆ ระบุไว้ เช่น การตัดสิทธิ์ในการเข้าใช้สะพานเทียบเครื่องบิน เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันท่าอากาศยานจะทำรายงานส่งให้กับ กพท. เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจในการจัดสรรเวลาทำการบินครั้งต่อไป เป็นต้น

๑.๒ การพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานตามแนวคิดในการตัดสินใจในการบริหารท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) เป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรเวลาตารางการบิน เพื่อให้สนามบินสามารถใช้ทรัพยากรของสนามบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของสนามบิน และ ลดความล่าช้าของเที่ยวบิน (Delay)0 ป้องกันผลกระทบต่อการจัดสรรเวลาตารางการบิน โดยการนำแนวคิดในการตัดสินใจในการบริหารท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) มาใช้ในแต่ละสนามบิน ที่จะส่งผลให้เกิดการบูรณาการในการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบิน ทั้งในส่วนท่าอากาศยาน บ.วิทุการบิน สายการบิน ผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้น ตลอดจนหน่วยงานราชการ ในการกำหนดรูปแบบการทำงาน และ การกำหนดตัวชี้วัดในการปฏิบัติการ (KPIs) ร่วมกัน ตลอดจนการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันแบบเรียลไทม์ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ และคาดการณ์ล่วงหน้าในสถานการณ์แต่ละกิจกรรมภายในสนามบิน ตลอดจนการนำข้อมูลดังกล่าวมาแสดงผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน การวางแผน และการแก้ปัญหา แบบเรียลไทม์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลาของแต่ละ

เที่ยวบิน (On time Performance) ตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรร ประกอบกับการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัล รูปแบบต่างๆ เข้ามาใช้ในการประมวลผลข้อมูลในการแต่ละกระบวนการขาออกและขาเข้าของผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายสามารถรับทราบข้อมูลได้ตามเวลาจริง (Realtime) พร้อมทั้งมีการกำหนด SOP เพื่อใช้บริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างทันท่วงที

๒. ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติ

๒.๑ การส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากในปัจจุบัน ยังไม่ปรากฏนโยบายของรัฐบาลเกี่ยวกับการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินที่ชัดเจนเพียงพอ ทำให้แนวทางการจัดสรรเวลาเข้าออกเที่ยวบินที่ควรจะเป็นและส่งเสริมความสามารถในการแข่งขันของสายการบิน รวมถึงส่งเสริมให้เกิดการจัดสรรทรัพยากร (Slot) เวลาเข้าออกเที่ยวบิน ณ ท่าอากาศยานที่มีความหนาแน่นในระดับ ๓ ได้อย่างมีประสิทธิภาพที่สุด ดังนี้

๒.๑.๑ การคำนวณความสามารถในการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของแต่ละท่าอากาศยานในแต่ละชั่วโมงควรจัดให้มีความสมดุลกับการใช้งานจริงระหว่างการใช้งานของเที่ยวบินของทางราชการและการใช้งานของเที่ยวบินพาณิชย์ ทั้งนี้เมื่อพิจารณาถึงการเติบโตของปริมาณการขนส่งและข้อจำกัดของ airport capacity และความสามารถของการจัดการจราจรทางอากาศ

๒.๑.๒ ควรมีการจัดสรรเวลาเที่ยวบินที่มีหลักเกณฑ์ที่แน่นอน แม้ปัจจุบันจะมีการประกาศระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ แล้วก็ตาม แต่การจัดสรรเวลาเที่ยวบินของ กพท. ยังคงต้องการการวางแผนแนวทางที่ชัดเจนและส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินได้มากขึ้น เป็นไปได้มีประสิทธิภาพเช่นเดียวกับประเทศเพื่อนบ้าน เช่น ประเทศสิงคโปร์ เป็นต้น

๒.๑.๓ ควรให้ผู้มีส่วนได้เสียในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน เช่น ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ผู้ให้บริการการจราจรทางอากาศ ผู้ให้บริการการขนส่งทางอากาศ (สายการบิน) และกองทัพอากาศ เข้าไปมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางในการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ในรูปแบบของคณะกรรมการ (Committee)

๒.๑.๔ ควรกำหนดแนวทางในการจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้เป็นประโยชน์กับผู้ประกอบการของไทย (สายการบินของไทย) ทั้งนี้โดยไม่ขัดกับระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย ว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ เนื่องจาก ไม่มี slot coordinator ของประเทศใดที่ไม่จัดสรรเวลาเที่ยวบินโดยไม่เอื้อประโยชน์ให้สายการบินของประเทศตนเองไม่มากนัก้อย ในประเทศจีนถึงกับมีการจัดงาน domestic slot conference เพื่อจัดสรรเวลาเที่ยวบินให้กับเส้นทางภายในประเทศก่อนที่จะจัดสรรเวลาให้กับเที่ยวบินระหว่างประเทศและสายการบินต่างชาติ

๒.๒ การดำเนินการของการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ควรดำเนินการดังนี้

๒.๒.๑ ควรประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลที่เป็นปัจจุบันกับ “คณะกรรมการจัดสรรเวลา” (Slot Coordination Committee) และ กพท. อยู่เสมอเพื่อให้หน่วยงานผู้รับผิดชอบในการพิจารณาจัดสรรเวลาเที่ยวบินได้นำข้อมูลไปปรับเปลี่ยน “พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination Parameters) ซึ่งจะพิจารณาปัจจัยและข้อจำกัดในการรองรับของสนามบิน ทั้งด้านเทคนิค การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อม รวมถึงนำไปสามารถวิเคราะห์ความต้องการและขีด

ความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยาน (Demand and Capacity Analysis) ซึ่งจะเป็นการประเมินความต้องการของสายการบินและขีดความสามารถ ในการรองรับเที่ยวบินได้สูงสุดของสนามบิน โดยคำนึงถึงข้อจำกัดทางกายภาพ การปฏิบัติการ และสภาพแวดล้อมของสนามบิน

๒.๒.๒ ประสานงานและแลกเปลี่ยนข้อมูลให้เป็นปัจจุบันระหว่างสายการบิน หน่วยงานภาครัฐที่เกี่ยวข้อง เช่น สำนักงานตรวจคนเข้าเมือง กองควบคุมโรค กองควบคุมสัตว์ และ ท่าอากาศยาน เพื่อให้ทราบถึงปริมาณการขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นจากการขยายฝูงบินและการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน

๒.๒.๓ การกำหนดหลักเกณฑ์และข้อปฏิบัติในการจัดสรรเวลาเข้าและออกควร จะเพิ่มความร่วมมือของผู้มีส่วนได้เสียให้มากขึ้นกว่าในปัจจุบัน

๒.๒.๔ ท่าอากาศยาน ควรเน้นให้คณะกรรมการจัดสรรเวลา (Slot Coordination Committee) และ กพท. ให้มีความสำคัญกับการเพิ่มเส้นทางบินใหม่ๆ ให้กับท่าอากาศยานเพื่อขยายเครือข่ายการบินให้กับท่าอากาศยานซึ่งจะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการบริหารจัดการ ตารางบินให้กับท่าอากาศยาน ซึ่งในส่วนนี้ ถึงแม้จะมีการกำหนดเป็นหลักเกณฑ์ไว้ในประกาศฯ ของ กพท. แต่ในทางปฏิบัติแทบจะไม่ได้นำมาพิจารณาในการจัดสรรเวลาเข้าและออกของท่าอากาศยาน เท่าที่ควร

๒.๓ การให้ความสำคัญกับการสนับสนุนการบริหารจราจรทางอากาศ เพื่อเป็น เครื่องมือในการวางแผนความคล่องตัวของการจราจรในช่วงเวลาที่มีความต้องการในการใช้บริการ ท่าอากาศยานอย่างคับคั่งและเกินความสามารถในการรองรับของระบบการบริหารการจราจรทาง อากาศ มีการวางแผนกลยุทธ์ของการจราจร มีการปรับปรุงให้เหมาะสมในการนำไปใช้ในอนาคต โดยมีความ ต้องการใช้ข้อมูลในอดีตของสายการบิน และการพยากรณ์ด้านเศรษฐกิจและแนวโน้มในอนาคตใน แต่ละท่าอากาศยาน

๒.๔ การเพิ่มศักยภาพและการบริหารท่าอากาศยานพาณิชย์ของประเทศให้มีเครือข่าย เส้นทางการบินเชื่อมโยงการบินระดับภาคและระดับภูมิภาคของประเทศ เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถบิน ตรงไปยังจังหวัดภูมิภาคโดยไม่ต้องมาต่อเครื่องที่ท่าอากาศยานที่มีระดับความหนาแน่นของการจราจร ทางอากาศ เป็นต้น รวมทั้งการสร้างท่าอากาศยานพาณิชย์ของประเทศให้มีเครือข่ายเชื่อมโยง Gateway/Cluster ให้ครบทุกภูมิภาคทั้งด้านตะวันออก ด้านตะวันตก ด้านเหนือ ด้านใต้ และด้าน ตะวันออกเฉียงเหนือ เพื่อพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าและการเดินทางรองรับ การส่งเสริม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมบริการขนส่งและโลจิสติกส์อย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน

๒.๕ การบังคับใช้กฎหมายหรือกฎระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลา เที่ยวบินอย่างเข้มงวด เพื่อให้สายการบินต่างๆ ปฏิบัติตามและควบคุมการปฏิบัติการบินในประเทศไทย ให้เป็นระเบียบ เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาได้ช่วงเวลาที่ได้รับการจัดสรรแล้วไม่ทำการบิน รวมทั้งการ เก็บข้อมูลและสถิติของสายการบินต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร เพื่อใช้ ประกอบการพิจารณาในการพิจารณาจัดสรรการบินในฤดูกาลการบินถัดไปอย่างจริงจัง เช่น มาตรการ ในการควบคุมปัจจุบันเป็นไปตามมาตรฐานของสมาคมสายการบินระหว่างประเทศ ซึ่งเริ่มต้นจากการ ตักเตือน และการถอดถอนเวลาที่ขอมาโดยหากมีผู้ขอเวลานั้นเข้ามาใหม่สายการบินที่ไม่ทำการบินตาม เวลาที่จัดสรรอาจสูญเสียเวลานั้นไปได้ เนื่องจากจะถูกนำไปพิจารณาในลำดับท้ายแทน แต่อย่างไรก็ดี

แนวทางนี้จะให้ผลช้าเนื่องจากผลการไม่ดำเนินการนั้นจะส่งผลในปีถัดไป ซึ่งจะช้าเกินไปอาจจะมีการปรับปรุงเพื่อให้เกิดผลเร็วขึ้นในอนาคต

๒.๖ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาและการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการใช้บริการท่าอากาศยานโดยการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ การปรับปรุงสาธารณูปโภคต่างๆ และการบริหารจัดการหลุมจอดรูปแบบต่างๆ การออกแบบระยะปลอดภัยในเขตการปฏิบัติการบิน การให้ความสำคัญกับการเพิ่มศักยภาพการใช้งานทรัพยากรท่าอากาศยานภาคพื้นดิน เช่น การเพิ่มทางวิ่ง การเพิ่มหลุมจอด การเพิ่ม check in counter การเพิ่มสายพานรับกระเป๋า ตลอดจนการให้บริการเข้าเมือง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการรองรับการใช้บริการของสายการบินและผู้โดยสารให้สูงขึ้น เพื่อเพิ่มจำนวนอากาศยาน หรือการเพิ่มจำนวนรองรับเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

๒.๗ เนื่องจากประเทศไทยเป็นประเทศท่องเที่ยวจึงมีเที่ยวบินที่หนาแน่นและมีการใช้งานท่าอากาศยานกระจุกตัวอยู่ในช่วง Peak hour ทำให้ท้องเที่ยวได้ไม่ตรงเวลา เกิดการล่าช้า เกิดปัญหาการต่อเครื่องไม่ทัน ผู้โดยสารหนาแน่นในบางช่วงเวลา และเบาบางในบางช่วงเวลา การบริหารจัดการควรกระจายเวลาให้เหมาะสม ทั้งนี้ต้องพิจารณาลงไปถึงความต้องการของผู้โดยสาร และสายการบิน ผ่านการจัดสรรเวลาเข้าออกให้เหมาะสม เช่น สายการบินที่เป็น Network ก็ควรได้รับการจัดสรรเวลา (Slot) ที่ไม่ต้องเสียเวลาต่อเครื่องนานทำให้ไม่ต้องมีผู้โดยสารอยู่ที่สนามบินเป็นเวลานาน เที่ยวบินที่เป็น point to point ก็ควรได้ Slot เข้า/ออก ที่มี Ground time ที่สั้น สามารถมีบริการ Handling ที่รวดเร็ว เที่ยวบิน Cargo ก็ควรได้ Slot ในห้วงเวลาที่มีเที่ยวบินเบาบาง เพราะต้องใช้เวลาจอดนานเพื่อขนถ่ายสินค้า เป็นต้น

๒.๘ ให้ความสำคัญกับการพัฒนาบุคลากรที่มีความสามารถในการบริหารจัดการสรรเวลาเที่ยวบิน บุคลากรต้องมีความเข้าใจเรื่องธุรกิจการบิน และมุ่งรักษาผลประโยชน์ของชาติ

๓. ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

๓.๑ ศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยที่ส่งผลต่อการขอทำการบินของสายการบิน แต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรรของท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคและในต่างประเทศ

๓.๒ ศึกษารูปแบบการเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับความต้องการการจัดสรรเวลาในการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยาน

๓.๓ ศึกษารูปแบบการใช้ประโยชน์ขีดความสามารถของท่าอากาศยาน

บรรณานุกรม

หนังสือ

- กองกฤษณ์ โตชัยวัฒน์ และ บุรินทร์ วิทยาภักดิ์. การศึกษาพฤติกรรมการรอเที่ยวบินของนักเดินทางระหว่างประเทศ. เชียงใหม่ : มหาวิทยาลัยพายัพ, ๒๕๕๗.
- การท่องเที่ยวและกีฬา, กระทรวง. ยุทธศาสตร์การท่องเที่ยว พ.ศ. ๒๕๔๗-๒๕๕๑. กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายและแผน, ๒๕๔๗.
- การพัฒนาชุมชน, กรม. คู่มือบริหารโครงการชุมชนท่องเที่ยว OTOP นวัตวิถี. กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย, ๒๕๖๑.
- กึ่งกาญจน์ วรนิทัศน์ และคณะ. องค์การและการจัดการ (Management 3/e). กรุงเทพฯ : แมคกรอ-ฮิล, ๒๕๕๒.
- เฉลียว บุรีภักดิ์ และคณะ. ชุดการศึกษาค้นคว้ารายวิชาหลักการพัฒนาและการสร้างยุทธศาสตร์การพัฒนา. เพชรบุรี : มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี, ๒๕๕๑.
- ตระกูล มีชัย. การกระจายอำนาจ. กรุงเทพฯ : สำนักงานนโยบายศึกษา, ๒๕๓๘.
- จิตาวรรณ ทองสามสี. หลักการมัคคุเทศก์. กรุงเทพฯ : แสงดาว, ๒๕๕๘.
- นิคม จารุมณี. การท่องเที่ยวและการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยว. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : โอเดียนสโตร์, ๒๕๓๖.
- ปัทมา นพรัตน์. การวิเคราะห์ต้นเหตุของปัญหาในระบบบริหารงานคุณภาพ (Root Cause Analysis, RCA). กรุงเทพฯ : สำนักพัฒนาศักยภาพนักวิทยาศาสตร์ห้องปฏิบัติการกรมวิทยาศาสตร์บริการ, ๒๕๕๙.
- พัชร์ผอง วัฒนสินธุ์ และ พสุ เดชะรินทร์. การจัดการเชิงกลยุทธ์และนโยบายธุรกิจ. พิมพ์ครั้งที่ ๒. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๒.
- เพลินทิพย์ โกเมศโสภณ. การวางแผนการตลาด. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๔๔.
- ภิกขานไกรฤทธิ์ บุญเกียรติ. การจัดการการตลาด: สาขาวิทยาการจัดการ. นนทบุรี : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, ๒๕๔๔.
- มัลลิกา ดันสอน. การจัดการยุคใหม่. กรุงเทพฯ : บริษัท เอ็กสเปอร์เน็ท จำกัด, ๒๕๔๔.
- รัตพร อรรถพันธ์. การบริหารความเสี่ยงในบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย. กรุงเทพฯ : จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ๒๕๕๑.
- วันชัย มีชาติ. การบริหารองค์การ. พิมพ์ครั้งที่ ๓. กรุงเทพฯ : สามลดา, ๒๕๕๐.
- วิรัช วิรัชนิภาวรรณ. การบริหารจัดการและการบริหารยุทธศาสตร์ของหน่วยงานของรัฐ. กรุงเทพฯ : โพรเพซ, ๒๕๕๔.
- ศศิมา สุขสว่าง. การสร้างนวัตกรรมจากงาน. อุบลราชธานี: มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี, ๒๕๖๐.
- สมหวัง พิริยานุวัฒน์. การวิจัยเชิงบรรยาย. กรุงเทพฯ : บารมีการพิมพ์, ๒๕๒๕.
- สุดใจ วันอุดมเดชาชัย. การจัดการเชิงกลยุทธ์. กรุงเทพฯ : สามลดา, ๒๕๕๖.

อติยาภรณ์ แก่นสุข. หลักการและแนวทางการบริหารการท่องเที่ยว. กรุงเทพฯ : สุขุมวิทการพิมพ์, ๒๕๕๙.

วารสาร

รุจิเรข ตำมณี และ พจนา สิมะเสถียร. “วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างจำนวนเที่ยวบินกับการเคลื่อนไหวของอากาศยานและผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ ดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” วารสารวิชาการมหาวิทยาลัยอีสเทิร์นเอเซีย. ปีที่ ๗ ฉบับที่ ๒ ประจำเดือน กรกฎาคม – ธันวาคม ๒๕๕๖. หน้า ๑๒๐-๑๒๖.

วรสุวิษย์ โพธิ์สัตย์. “ยุทธศาสตร์การพัฒนาศักยภาพอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจังหวัดบึงกาฬ” วารสารวิชาการบัณฑิตวิทยาลัยสวนดุสิต. ปีที่ ๑๓ ฉบับที่ ๒ ประจำเดือน พฤษภาคม - สิงหาคม ๒๕๖๐. หน้า ๒๑๗-๒๓๓.

สมพงษ์ เกศานุช และคณะ. “การบริหารจัดการภาครัฐแนวใหม่ : ทิศทางการกำหนดกระบวนการทัศนในการบริหารจัดการ มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย วิทยาเขตหนองคาย” วารสารธรรมทัศน์. ปีที่ ๑๗ ฉบับที่ ๒ ประจำเดือน พฤษภาคม - สิงหาคม ๒๕๖๐. หน้า ๑๗๓-๑๘๖.

อรรวรรณ น้อยวัฒน์. “การจัดการความรู้กับการบริหารราชการแนวใหม่” จุลสารสาขาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ปีที่ ๑ ๒๕๕๖. หน้า ๑.

เอกสารวิจัย วิทยานิพนธ์ รายงานวิจัย

คณิงภรณ์ วงเวียน. “การพัฒนายุทธศาสตร์การท่องเที่ยวเชิงนิเวศอย่างยั่งยืน:กรณีศึกษาเกาะเสม็ดจังหวัดระยอง”. วิทยานิพนธ์ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต, สาขาวิชายุทธศาสตร์การพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนคร, ๒๕๕๔.

จุฑามาศ คงสวัสดิ์. “การศึกษาแนวทางการส่งเสริมการท่องเที่ยวเชิงวัฒนธรรม เมืองโบราณอุทองจังหวัดสุพรรณบุรี”. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร, ๒๕๕๐.

ณัฐธินี พรภัทรประเสริฐ และ อภิตา นามแสง. “ปัจจัยที่มีผลต่อคุณภาพการให้บริการของหลุมจอดอากาศยาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, สาขาการจัดการ, วิทยาลัยบัณฑิตศึกษากิจการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ๒๕๕๙.

ธิตินันต์ ชาญโกศล. “การวิเคราะห์ศักยภาพด้านการบริการขนส่งทางอากาศ ท่าอากาศยานนานาชาติอุบลราชธานี เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวกลุ่มภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนล่าง (โยโสธรอุบลราชธานี ศรีสะเกษ และอำนาจเจริญ)”. วิทยานิพนธ์มหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์, ๒๕๖๐.

ฐานข้อมูลอิเล็กทรอนิกส์

- “ยุทธศาสตร์คืออะไร”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <http://oknation.nationtv.tv/blog/nakamonTH/2016/09/25/entry-1>, ๒๕๖๒.
- “ระดับของท่าอากาศยาน กับ SLOT”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sted14.wordpress.com/2010/04/21/ระดับของท่าอากาศยาน-กับ/>, ๒๕๕๓.
- “ร่างยุทธศาสตร์ชาติ ด้านการสร้างความสามารถในการแข่งขัน: ตั้งเป้าหมายไทยสู่ประเทศพัฒนาแล้ว ภายในปี 2579”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://ilaw.or.th/node/4765>, ๒๕๖๑.
- “อุตสาหกรรมการบินและโลจิสติกส์ (AVIATION AND LOGISTICS) 1 ใน 5 อุตสาหกรรมอนาคต (New S-curve) ”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : http://www.industry.go.th/center_mng/index.php/2016-04-24-18-07-42/2016-04-24-18-09-38/2016-04-24-18-10-07/item/10444-aviation-and-logistics-1-5-new-s-curve, ๒๕๖๐.
- “IATA คาดการณ์แนวโน้มการเติบโตและความต้องการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศปี 2019”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://www.airfreight-logistics.com/th/forecasting-airfreight-growth-and-demand-with-iata>, ๒๕๖๒.
- “Slot Coordinator คือใคร และทำหน้าที่อะไร?”. (ออนไลน์). เข้าถึงได้จาก : <https://sted14.wordpress.com/2010/04/21/slot-coordinator-คือใคร-และทำหน้าที่อะไร/>, ๒๕๕๓.

ภาคผนวก

แบบสัมภาษณ์เพื่อการศึกษาวิจัย

เรื่อง แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

- ๑. ชื่อผู้ถูกสัมภาษณ์
- ๒. ตำแหน่ง
- ๓. สัมภาษณ์เมื่อวันที่เวลา
- ๔. สถานที่สัมภาษณ์

๑. แนวทางการจัดสรรเวลาเที่ยวบินเพื่อรองรับการส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินตามนโยบายของ
รัฐบาลควรเป็นอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

๒. หลักเกณฑ์ในการพิจารณาจัดสรรเวลาเข้าและเวลาออกของท่าอากาศยานต่าง ๆ ของประเทศไทย
ที่เหมาะสมควรเป็นอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....

๓. ปัญหาและอุปสรรคการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินในปัจจุบันและอนาคต

ตอบ.....

.....

.....

.....

.....

๔. ปัจจัย เหตุผล และปัญหาของสายการบินที่ไม่สามารถทำการบินได้ตามตารางการจัดสรร

ตอบ.....

.....

.....

.....

.....

๕. มาตรการควบคุมหรือบทลงโทษที่เหมาะสมควรเป็นอย่างไร สำหรับสายการบินที่ไม่ทำการบินตามการจัดสรรเวลา

ตอบ.....

.....

.....

.....

.....

๖. หน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องจัดสรรเวลาเที่ยวบินในปัจจุบันมีความเหมาะสมแล้วหรือไม่ และควรเพิ่มบทบาทหรืออำนาจอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

๗. การบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานเพื่อรองรับการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินทั้งด้านการเดินทางท่องเที่ยว และการขนส่งสินค้าทางอากาศควรมีทิศทางอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

๘. แนวทางการพัฒนาบุคลากรเพื่อรองรับงานบริหารจัดการเวลาเที่ยวบินในปัจจุบันมีความเหมาะสมหรือไม่ และควรเป็นอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

๙. แนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการจัดสรรเวลาตารางบิน
ของท่าอากาศยานควรเป็นอย่างไร

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

๑๐. ข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับการจัดสรรเวลาตารางบินของท่าอากาศยาน

ตอบ.....
.....
.....
.....
.....

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ - สกุล	นายศิโรตม์ ดวงรัตน์
วัน เดือน ปีเกิด	๘ ธันวาคม ๒๕๐๙
การศึกษา	
พ.ศ.๒๕๓๖-๒๕๓๘	ปริญญาโทบริหารธุรกิจ (MBA) ด้านการเงิน สถาบันบัณฑิตบริหารธุรกิจศศินทร์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
พ.ศ.๒๕๓๓-๒๕๓๔	ปริญญาโทวิศวกรรมโครงสร้าง (Structural Engineering) University of Texas at Arlington ประเทศสหรัฐอเมริกา
พ.ศ.๒๕๒๗-๒๕๓๑	ปริญญาตรีวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
การอบรม	
พ.ศ.๒๕๖๑	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านวิทยาการพลังงาน (วพน.) รุ่นที่ ๒๒
พ.ศ.๒๕๕๙	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงสถาบันวิทยาการตลาดทุน (วตท.) รุ่นที่ ๒๒
พ.ศ.๒๕๕๘	หลักสูตรรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์ สำหรับผู้บริหารระดับสูง (รอส.) รุ่นที่ ๒ สำนักงานรัฐบาลอิเล็กทรอนิกส์(องค์การมหาชน) (สรอ.)
พ.ศ.๒๕๕๗	หลักสูตร Executive Development Program, Wharton Business School USA
พ.ศ.๒๕๕๗	หลักสูตรผู้บริหารระดับสูงด้านการค้าและการพาณิชย์ (TEPCOT) รุ่นที่ ๗ สถาบันวิทยาการการค้า
พ.ศ.๒๕๕๒	หลักสูตรผู้นำการเมืองยุคใหม่ (นมป.) รุ่นที่ ๕ สถาบันพระปกเกล้า
พ.ศ.๒๕๕๒	หลักสูตร Airport Commercial Revenue Development, Crainfield University UK
พ.ศ.๒๕๕๐	หลักสูตรผู้อำนวยการท่าอากาศยานฝักหัดรุ่นที่ ๑
พ.ศ.๒๕๔๒	หลักสูตร Airport Management สถาบันการบินพลเรือน บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
สถานที่ทำงาน	
ประวัติการทำงาน	
บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)	
พ.ศ.๒๕๖๓-ปัจจุบัน	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด)
พ.ศ.๒๕๖๒-๒๕๖๓	รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ (สายงานยุทธศาสตร์)
พ.ศ.๒๕๖๑-๒๕๖๒	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานดอนเมือง
พ.ศ.๒๕๕๘-๒๕๖๑	ผู้อำนวยการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
พ.ศ.๒๕๕๖-๒๕๕๘	ผู้เชี่ยวชาญระดับ ๑๑ ทอท. รักษาการผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ สายเทคโนโลยีสารสนเทศ
พ.ศ.๒๕๕๒-๒๕๕๖	ผู้ช่วยกรรมการผู้อำนวยการใหญ่สายงานพัฒนาธุรกิจและการตลาด
พ.ศ.๒๕๕๑-๒๕๕๒	ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด

- พ.ศ.๒๕๕๐-๒๕๕๑ รองผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
- พ.ศ.๒๕๔๙-๒๕๕๐ ผู้อำนวยการส่วนปฏิบัติการขนส่ง ศูนย์บริหารการขนส่งสาธารณะ
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
- พ.ศ.๒๕๔๗-๒๕๔๙ ผู้ชำนาญการ ๘ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจและการตลาด
บริษัท ท่าอากาศยานสากลกรุงเทพแห่งใหม่ จำกัด (บทม.)
- พ.ศ.๒๕๔๔-๒๕๔๗ ผู้จัดการส่วนพัฒนาธุรกิจ ฝ่ายแผนและพัฒนาธุรกิจ
- พ.ศ.๒๕๔๑-๒๕๔๔ นักบริหารงานทั่วไป ๗ ฝ่ายแผนและพัฒนาธุรกิจ
บริษัทเงินทุนหลักทรัพย์ ภัทรธนกิจ จำกัด (มหาชน)
- พ.ศ.๒๕๔๐-๒๕๔๑ ผู้ช่วยผู้จัดการ ส่วนสินเชื่อโครงการ (Project Finance) ฝ่ายบรรษัทธน
กิจ
- พ.ศ.๒๕๓๘-๒๕๔๐ ผู้ช่วยผู้จัดการ ส่วนรับประกันการจำหน่ายตราสารหนี้ ฝ่ายพัฒนาธุรกิจ
Upham Inc.Florida USA
- พ.ศ.๒๕๓๔-๒๕๓๕ Structural Engineer (วิศวกรโครงสร้าง)
บริษัท สินธุ พูนศิริวงค์ และสหาย จำกัด
- พ.ศ.๒๕๓๑-๒๕๓๒ วิศวกรโยธา

สรุปย่อ

ลักษณะวิชา การเศรษฐกิจ

เรื่อง แนวทางการพัฒนาประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
ผู้วิจัย นายศิริโรตม์ ดวงรัตน์ หลักสูตร วปอ. รุ่นที่ ๖๒
ตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ตามยุทธศาสตร์ชาติ ๒๐ ปี (พ.ศ. ๒๕๖๑-๒๕๘๐) ประเด็นการสร้างความสามารถในการแข่งขันได้มีเป้าหมายให้ประเทศไทยเป็นประเทศที่พัฒนาแล้ว เศรษฐกิจเติบโตอย่างมีเสถียรภาพ และยั่งยืน ประเทศไทยมีขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น เช่น การส่งเสริมอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ ให้เป็นอุตสาหกรรมและบริการแห่งอนาคต การสร้างความหลากหลายด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานของประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางเศรษฐกิจอาเซียนและเป็นจุดเชื่อมต่อที่สำคัญของภูมิภาคเอเชีย ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับประสิทธิภาพการบริหารจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน เพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศไทยให้เป็นไปตามยุทธศาสตร์ชาติ

ถึงแม้ว่าในช่วง ๑๐ ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมและบริการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศของประเทศไทยจะเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีการเพิ่มขึ้นของปริมาณการขนส่งทางอากาศ ทั้งจำนวนผู้โดยสารและเที่ยวบินระหว่างปี ๒๕๕๓-๒๕๖๐ ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ ๑๒.๕๓ และ ๑๑.๒๕ ต่อปี ตามลำดับ อย่างไรก็ตามตั้งแต่กลางปี ๒๕๖๑ ที่ผ่านมา พบว่าจำนวนเที่ยวบินและผู้โดยสารกลับเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้ติดตามสถานการณ์ของท่าอากาศยานภายใต้ความรับผิดชอบทั้ง ๖ แห่งอย่างใกล้ชิด ซึ่งจากข้อมูลตารางการบินของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) ปรากฏว่ามีสายการบินที่แจ้งขอทำการบินแต่ไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรรเป็นจำนวนมาก รวมทั้งสายการบินบางส่วนที่ไม่ทำการบินตามที่แจ้งขอทำการบินเลย ซึ่งส่งผลให้ทั้งท่าอากาศยานและประเทศสูญเสียโอกาสจากกลุ่มสายการบินที่มีความประสงค์จะขอทำการบินแต่ไม่ได้รับจัดสรรเวลา เนื่องจากได้จัดสรรเวลาให้กับสายการบินข้างต้นเต็มขีดความสามารถของท่าอากาศยานแล้ว ซึ่งจะทำให้เป็นข้อจำกัดของประเทศไทยในการเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งการขนส่งและโลจิสติกส์ทางอากาศ และรายได้ด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทย

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

๑. เพื่อศึกษาโครงสร้างการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานในประเทศไทย
๒. เพื่อวิเคราะห์ปัญหาและอุปสรรคการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน
๓. เพื่อเสนอแนวทางในการเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน

ขอบเขตของการวิจัย

๑. ขอบเขตด้านพื้นที่วิจัย (Area Scope) ศึกษาเฉพาะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ
๒. ขอบเขตด้านเนื้อหา (Content Scope) ศึกษาข้อมูลสถิติตามตารางบิน ฤดูกาลบินในฤดูร้อนและฤดูหนาวตั้งแต่ปี ๒๕๖๑-๒๕๖๒ ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตลอดจนสภาพปัญหาและอุปสรรคจากการดำเนินงานที่ผ่านมา โดยการวิจัยนี้ใช้การเก็บข้อมูลจากระบบบันทึกข้อมูลการบินของ ทอท. ซึ่งเริ่มมีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเต็มรูปแบบตั้งแต่ เมษายน ๒๕๖๑
๓. ขอบเขตด้านเวลา (Time Scope) ดำเนินการตั้งแต่เดือนธันวาคม ๒๕๖๒ ถึงพฤษภาคม ๒๕๖๓

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยการรวบรวมข้อมูลเกี่ยวกับพื้นที่ศึกษา การรวบรวมข้อมูลภาคสนาม ด้วยการสัมภาษณ์เชิงลึกกับบุคคลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือเกี่ยวข้องกับการจัดสรรตารางบินของท่าอากาศยาน ได้แก่ สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย(กพท.) ทอท. และตัวแทนสายการบิน ควบคู่ไปกับการศึกษาข้อมูลสถิติของจำนวนเที่ยวบิน ข้อมูลจากตำราและเอกสารที่เกี่ยวข้อง และใช้การวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) ในการนำเสนอข้อมูลวิจัย

ผลการวิจัย

ผลการศึกษาวิจัย พบว่า โครงสร้างการจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยานภายในราชอาณาจักรไทย ต้องดำเนินการภายใต้ระเบียบสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทยว่าด้วยหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาการเข้าออกสนามบินของอากาศยาน พ.ศ. ๒๕๖๒ ซึ่งท่าอากาศยานหรือสนามบินที่มีปริมาณความต้องการในการใช้พื้นที่ท่าอากาศยานของสายการบินเกินกว่าความสามารถในการรองรับของท่าอากาศยานที่มีอยู่ หรือมีความหนาแน่นของท่าอากาศยาน (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ จะต้องได้รับการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) จากคณะกรรมการจัดสรรเวลาที่ทำหน้าที่เป็น slot coordinator ซึ่งโครงสร้างการจัดสรรเวลาเที่ยวบิน (Slot) ประกอบด้วย ๑) คณะกรรมการจัดสรรเวลาโดยมีอำนาจหน้าที่พิจารณากำหนดนโยบายและหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินของประเทศไทย และพิจารณาปัญหาข้อขัดแย้งต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจัดสรรเวลาการบินต่างๆ ๒) การดำเนินงานหรือการอำนวยความสะดวกในการจัดเวลาการบินและการประสานงานจัดสรรเวลาการบิน

ได้แก่ การรับคำขอรับการจัดสรรเวลาการบิน ควบคุมสายการบิน และปรับเวลาการบินให้เป็นไปตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร ๓) พารามิเตอร์สำหรับใช้ในการจัดสรรเวลาการบิน ได้แก่ การทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดเวลาในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ผ่านมามากที่สุด การทำการบินโดยไม่เปลี่ยนแปลงเวลา การทำการบินใหม่ที่ต่อเนื่อง และ ๔) การลงโทษ เพื่อป้องกันไม่ให้สายการบินไม่ทำการบินหรือทำการบินไม่ตรงตามเวลาหรือเงื่อนไขที่ได้รับการจัดสรร

ปัญหาและอุปสรรคการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบิน ดังนี้

๑. ปัญหาสายการบินไม่ทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับการจัดสรร ซึ่งเกิดจากรยะเวลา (duration) ที่สายการบินได้รับการจัดสรรนับตั้งแต่เวลาออกจากท่าอากาศยานต้นทางจนถึงเวลาเข้า ณ ท่าอากาศยานปลายทาง ไม่สอดคล้องกับ duration ที่สามารถทำการบินได้จริงในเส้นทางนั้นๆ ได้ หรือเวลาที่ได้รับการจัดสรรในเส้นทางนั้นๆ ไม่สามารถทำการตลาดได้ หรือความพร้อมในด้านอุปกรณ์การให้บริการภาคพื้น หรือปัญหาจากสภาพอากาศที่แปรปรวน เป็นต้น

๒. ความต้องการในการใช้บริการท่าอากาศยานของสายการบินในช่วงเวลาเดียวกันมีเป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเช้าและดึก (เที่ยวบินขาออกระหว่างประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นในช่วงดึก ขณะที่เที่ยวบินขาออกภายในประเทศ มักมีเที่ยวบินหนาแน่นตั้งแต่เช้า) ทำให้เครื่องบินไม่สามารถออกได้ตามเวลาที่กำหนด และทำให้เกิดการ Delay ต่อเนื่อง ส่งผลกระทบต่อตารางบินของเที่ยวบินถัดไป โดยเฉพาะสายการบินราคาประหยัดที่จัดการหมุนเวียนให้มีจำนวนเที่ยวบินต่อวันของอากาศยานแต่ละลำให้มากที่สุด เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์ (utilization) สูงสุด รวมทั้งปัญหาความหนาแน่นภายในลานจอด และปัญหาความไม่เพียงพอของหลุมจอด อันจะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน รวมถึงการบริหารจัดการจราจรทางอากาศและการขึ้นลงของอากาศยานของท่าอากาศยาน การซ่อมบำรุงภายในสนามบิน ทำให้สายการบินไม่สามารถทำการบินได้ตามแผน

๓. อุปสรรคในการพัฒนาขีดความสามารถในการรองรับการเติบโตของปริมาณการขนส่งทางอากาศในส่วนของโครงสร้างพื้นฐานของท่าอากาศยานให้เพียงพอสอดคล้องกับปริมาณความต้องการการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มขึ้น เช่น การขยายขีดความสามารถของอาคารผู้โดยสารให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้อย่างเพียงพอ โดยการจัดให้มีจำนวนเคาน์เตอร์เช็คอินที่เหมาะสม, จัดเตรียมกำลังพลของสำนักงานตรวจคนเข้าเมืองให้เพียงพอ, จัดให้มีจำนวนช่องตรวจ security screening ที่เหมาะสม และเตรียมพื้นที่พักคอยก่อนขึ้นเครื่องให้เหมาะสม รวมทั้งเพิ่มความสามารถในการรองรับเที่ยวบิน โดยจัดให้มีทางวิ่ง และจำนวนหลุมจอดที่เพียงพอ รวมถึงการพิจารณาขีดความสามารถในห้วงอากาศของหน่วยงานควบคุมการจราจรทางอากาศให้เหมาะสมด้วย เป็นต้น

๔. ขาดการส่งเสริมให้มีการกระจายความต้องการด้านการบินออกไปยังภูมิภาคต่างๆ จึงทำให้ประเทศไทยมีท่าอากาศยานเพียงบางแห่งที่มีการจราจรทางอากาศที่มีความหนาแน่นอยู่ในระดับ ๓ และต้องใช้การจัดสรรเวลาในการเข้าออกท่าอากาศยาน อีกทั้งขาดการพัฒนาท่าอากาศยานในบางภูมิภาค อาทิ ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่ระบบ safety และ security ได้มาตรฐานสากล ที่สามารถรองรับความต้องการด้านการบินของผู้โดยสารระหว่างประเทศไปยังท่าอากาศยานในภูมิภาคโดยตรง

๕. การบังคับใช้กฎหมาย และบทลงโทษที่มีความเหมาะสม ปัจจุบันมีกฎหมายและกฎระเบียบด้านการจัดสรรเวลาการบิน แต่ก็ยังพบว่าสายการบินหลายสายการบินยังไม่ทำการบินตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร เนื่องจากบทลงโทษที่มีอยู่ยังไม่ส่งผลกระทบต่อปฏิบัติการของสายการบินที่ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ

ปัญหาต่างๆ เหล่านี้นำมาซึ่งการไม่ทำหรือไม่สามารถทำการบินตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรร หรือทำการบินแต่ไม่ตรงตามเวลาที่ได้รับการจัดสรรหรือใช้อากาศยานไม่ตรงตามที่ขออนุญาตทำการบินไว้ ซึ่งทำให้เกิดความเสียหายต่อรายได้ของท่าอากาศยาน และส่งผลกระทบต่อเกิดการสูญเสียโอกาสของสายการบินที่มีความต้องการทำการบินจริง ทำให้ไม่สามารถขยายฐานนักท่องเที่ยวใหม่ๆ ส่งผลให้เกิดการสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวของประเทศเป็นจำนวนมากอีกด้วย ดังนั้น จึงมีความจำเป็นจะต้องมีแนวทางในการกำหนดหลักเกณฑ์หรือข้อปฏิบัติเพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ดังนี้

๑. การจัดสรรเวลาจำเป็นจะต้องดำเนินการด้วยความโปร่งใสบนพื้นฐานของทรัพยากรที่มีของสนามบิน โดยปราศจากการแทรกแซงและควรพิจารณาถึงปัจจัยด้านความปลอดภัยเป็นสำคัญ

๒. ให้ความสำคัญกับการควบคุมติดตาม การใช้เวลา และประเภทของอากาศยานของสายการบิน ให้ตรงตามที่ได้รับอนุญาตและตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร เพื่อใช้ประกอบการพิจารณาในการจัดสรรตารางการบินในฤดูกาลการบินเดียวกันที่ถัดไปอย่างเคร่งครัด ควบคู่กับการมีบทลงโทษที่เหมาะสมและเพียงพอเพื่อให้สายการบินปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อควบคุมสายการบินให้ทำการบินตรงตามเวลาที่จัดสรร ไม่ยื่นขอการจัดสรรเกินความจำเป็น

๓. ให้ความสำคัญกับการเพิ่มขีดความสามารถด้านการขนส่งทางอากาศด้วยการพัฒนาท่าอากาศยานพาณิชย์ในภูมิภาคของประเทศ (ที่มีความต้องการในเส้นทางการบินระหว่างประเทศระยะไกลอยู่แล้ว) อาทิ ท่าอากาศยานอุดร ท่าอากาศยานกระบี่ โดยจะต้องมีการพัฒนาทั้งด้านกายภาพ ระเบียบรักษาความปลอดภัย และความปลอดภัย ให้เป็นไปตามมาตรฐานสากลที่ถูกกำหนดโดย ICAO เพื่อให้เที่ยวบินที่มาจากยุโรป และ ออสเตรเลีย สามารถบินไปยังจุดหมายปลายทางโดยไม่จำเป็นต้องมาลงที่ท่าอากาศยานที่มีระดับความหนาแน่น (Level of airport) อยู่ในระดับ ๓ เช่น ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานดอนเมือง หรือท่าอากาศยานภูเก็ต เป็นต้น เพื่อช่วยลดความแออัดทั้งในท่าอากาศยานและห้วงอากาศในบริเวณของท่าอากาศยานดังกล่าว และเป็นการพัฒนาความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินของประเทศไทยโดยรวมอีกด้วย โดยเฉพาะอย่างยิ่งกรณีของท่าอากาศยานอุดร เมื่อพัฒนาให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติที่สามารถรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศได้แล้วเสร็จจะช่วยเติมเต็มให้ประเทศไทยมีท่าอากาศยานนานาชาติหลักที่สามารถรองรับเที่ยวบินจากทั่วโลกได้ครบทุกภูมิภาคหลักของประเทศ นอกเหนือจากปัจจุบันที่มีอยู่แล้วในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคใต้

๔. ให้ความสำคัญกับการพัฒนาเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการท่าอากาศยานโดยการขยายโครงสร้างพื้นฐานทางกายภาพ การปรับปรุงสาธารณูปโภค รวมถึงการปรับปรุงการบริหารจัดการในรูปแบบต่างๆ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการให้บริการให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการของผู้โดยสาร และเที่ยวบินที่เพิ่มสูงขึ้น

๕. ให้ความสำคัญกับการวิเคราะห์ความต้องการและขีดความสามารถในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของท่าอากาศยาน (Demand and Capacity Analysis) โดยอาจว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญเฉพาะด้านเป็นผู้ดำเนินการ และให้มีการจัดทำแบบจำลองเสมือนจริง เพื่อให้ได้ข้อมูล capacity ที่ถูกต้อง และใกล้เคียงกับข้อเท็จจริงมากที่สุด (เพราะหากประมาณการ capacity ต่ำไปจากความเป็นจริง จะทำให้การใช้ทรัพยากรของท่าอากาศยานที่มีอยู่ได้ไม่เต็มศักยภาพ แต่หากประมาณการ capacity สูงไป จะมีผลกระทบต่อคุณภาพการให้บริการ ก่อให้เกิดความล่าช้าสะสมตลอดจนกระทบต่อชื่อเสียงของท่าอากาศยานและประเทศไทย) ประกอบกับควรมีการประสานงานเพื่อแลกเปลี่ยนข้อมูลประมาณการ capacity ที่เป็นปัจจุบันกับ คณะกรรมการจัดสรรเวลา และ กพท. อยู่เสมอ เพื่อให้หน่วยงานที่รับผิดชอบในการพิจารณาจัดสรรเวลาเที่ยวบินได้นำข้อมูลดังกล่าวไปปรับเปลี่ยน “พารามิเตอร์ในการจัดสรรเวลาการบิน” (Coordination Parameters) ในส่วนของข้อจำกัดในการรองรับเที่ยวบินและผู้โดยสารของท่าอากาศยาน

ข้อเสนอแนะ

การเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารและจัดสรรเวลาเที่ยวบินของท่าอากาศยาน ที่ผู้วิจัยเห็นว่าสามารถดำเนินการให้เห็นเป็นรูปธรรม โดยที่ไม่ต้องใช้งบประมาณลงทุนเพิ่มเติม อีกทั้งใช้เวลาไม่มากนัก ซึ่งมีอยู่ด้วยกัน ๒ ข้อเสนอ ตามรายละเอียดดังต่อไปนี้

๑. การปรับปรุงหลักเกณฑ์การจัดสรรเวลาการบินและบทลงโทษกรณีสายการบินไม่ทำการบินตามที่ได้รับจัดสรร

ปัจจุบันหลักเกณฑ์ในการจัดสรรเวลาทำการบินเข้า-ออกท่าอากาศยานในประเทศไทย อ้างอิงจากหลักการและวิธีปฏิบัติของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) และมีการบังคับใช้กับเที่ยวบินที่เข้าออกสนามบินในประเทศไทยแล้ว แต่อย่างไรก็ตามพบว่าสายการบินยังคงมีการยกเลิกทำการบินโดยไม่แจ้งให้ท่าอากาศยานทราบล่วงหน้า หรือทำการบินแต่ไม่ตรงตามเวลาที่ได้รับการจัดสรร หรือทำการบินโดยใช้อากาศยานไม่ตรงตามที่ขออนุญาตทำการบินไว้ ซึ่งทำให้ช่วงเวลาที่ได้รับจัดสรรไปแล้วไม่สามารถนำมาใช้ให้เกิดประโยชน์สูงสุด หรือในทางกลับกันก่อให้เกิดปัญหาคุณภาพการให้บริการที่ไม่ได้มาตรฐาน และเกิดความล่าช้าสะสมของเที่ยวบิน ทั้งนี้ เนื่องจากบทลงโทษที่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามหลักเกณฑ์ดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อทำการบินของสายการบินได้ในทางปฏิบัติ ตัวอย่างเช่น ตามหลักเกณฑ์การถูกตัดสิทธิตาม Historical right กรณีที่สายการบินไม่ทำการบินเกินกว่าร้อยละ ๒๐ ของเที่ยวบินนั้น จะถูกตัดสิทธิในการจัดสรรเวลาบินในฤดูกาลบินถัดไป แต่บทลงโทษดังกล่าวไม่ส่งผลกระทบต่อสายการบินในทางปฏิบัติ กล่าวคือเมื่อสายการบินได้รับการจัดสรรเวลาบินเส้นทางบินกรุงเทพ-ฮ่องกง ๗ วันต่อสัปดาห์ วันละ ๔ เที่ยวบิน แต่อาจทำการตลาดในวันพุธ เวลา ๑๓.๓๐ น.ได้น้อย จึงมีการยกเลิกเวลาบินของวันพุธในเวลาดังกล่าวเป็นประจำ เมื่อมีการพิจารณาสีทธิในฤดูกาลถัดไป สายการบินจะไม่ได้รับสิทธิในเลขเที่ยวบินดังกล่าว เฉพาะทุกวันพุธ ซึ่งในช่วงวันและเวลาดังกล่าวเพียงวันเดียวของสัปดาห์อาจไม่คุ้มค่าให้สายการบินอื่นเข้ามาขอทำการบินแทน สายการบินเดิมจึงไม่ให้ความสำคัญกับหลักเกณฑ์ดังกล่าว อย่างไรก็ตามหากมีการกำหนดให้มีการเพิ่มบทลงโทษให้สามารถตัดสิทธิทั้ง หมายเลขเที่ยวบินนั้นทั้ง ๗ วันต่อสัปดาห์ (หากสัดส่วนการไม่ทำการบินในหมายเลขเที่ยวบินนั้นๆเกินกว่าร้อยละ ๒๐ แม้ว่าในแต่ละวันยกเว้นวันพุธสัดส่วนไม่ทำการบินจะไม่ถึงร้อยละ ๒๐ ก็ตาม) ก็จะส่งผลให้สายการบินพยายามรักษาสีทธิในการ

ทำการบินในทุกๆวัน จึงขอเสนอให้มีการกำหนดบทลงโทษในลักษณะดังกล่าวเพิ่มเติมจากบทลงโทษที่มีอยู่ เพื่อให้สามารถควบคุมสายการบินให้ปฏิบัติตามเวลาที่ได้รับอย่างเคร่งครัดมากขึ้นต่อไป

นอกจากนี้ควรให้ท่าอากาศยานสามารถออกข้อกำหนดหรือระเบียบข้อปฏิบัติต่างๆ พร้อมทั้งสามารถนำมาใช้บังคับตัวเอง (Local Rules) ซึ่งตัวข้อกำหนดนั้น เมื่อท่าอากาศยานทำการร่างเสร็จเรียบร้อยแล้วจะส่งให้รัฐพิจารณาเพื่ออนุมัติในหลักการและบังคับใช้ต่อไป โดยรูปแบบของมาตรการควบคุมหรือบทลงโทษอาจมีการกำหนดเป็นรูปแบบการตัดคะแนนของสายการบิน เช่น สายการบิน ก. ขออนุญาตทำการบิน ณ ท่าอากาศยานระดับที่ ๓ ซึ่งเป็นท่าอากาศยานที่จะต้องได้รับการจัดสรรเวลาทุกเที่ยวบิน และได้รับการจัดสรรเวลาทำการบินเรียบร้อยแล้ว พร้อมทั้งได้รับคะแนนตั้งต้นที่ ๑๐ คะแนน แต่เมื่อสายการบิน ก. ทำการบินเข้ามาจริงกลับไม่ตรงกับเวลาที่ได้รับการจัดสรรไว้ กล่าวคือ เวลาที่ได้รับจัดสรรคือเวลา ๑๐.๐๐ น. แต่เวลาที่ทำการบินเข้ามาจริงเป็นเวลา ๐๖.๐๐ น. ส่งผลให้สายการบินนั้นถูกตัด ๕ แต้มจากเหตุการณ์ดังกล่าว หรือกรณีที่สายการบินใช้อากาศยานไม่ตรงตามที่ได้รับอนุญาต โดยเมื่อสายการบินถูกตัดคะแนนครบตามที่กำหนด ก็จะถูกลงโทษตามแต่ระเบียบของสนามบินนั้นๆ ระบุไว้ เช่น การตัดสิทธิ์ในการเข้าใช้สะพานเทียบเครื่องบิน เป็นต้น ในขณะที่เดียวกันท่าอากาศยานจะทำรายงานส่งให้กับ กพท. เพื่อนำข้อมูลไปใช้ประกอบการตัดสินใจในการจัดสรรเวลาทำการบินครั้งต่อไป เป็นต้น

๒. การพัฒนาระบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานตามแนวคิดในการตัดสินใจในการบริหารท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) การเพิ่มประสิทธิภาพในการจัดสรรเวลาตารางการบิน เพื่อให้สนามบินสามารถใช้ทรัพยากรของสนามบินให้เกิดประโยชน์สูงสุด โดยมีเป้าหมายในการเพิ่มขีดความสามารถ (Capacity) ของสนามบิน และ ลดความล่าช้าของเที่ยวบิน (Delay) ป้องกันผลกระทบต่อการจัดสรรเวลาตารางการบิน โดยการนำแนวคิดในการตัดสินใจในการบริหารท่าอากาศยานร่วมกันระหว่างหน่วยงาน Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) มาใช้ในแต่ละสนามบิน ที่จะส่งผลให้เกิดการบูรณาการในการทำงานร่วมกันกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในสนามบิน ทั้งในส่วนท่าอากาศยาน บ.วิหุ การบิน สายการบิน ผู้ประกอบการให้บริการภาคพื้น ตลอดจนหน่วยงานราชการ ในการกำหนดรูปแบบการทำงาน และ การกำหนดตัวชี้วัดในการปฏิบัติการ (KPIs) ร่วมกัน ตลอดจนการแลกเปลี่ยนข้อมูลร่วมกันแบบเรียลไทม์ เพื่อนำข้อมูลมาใช้ในการวิเคราะห์ และคาดการณ์ล่วงหน้าในสถานการณ์แต่ละกิจกรรมภายในสนามบิน ตลอดจนการนำข้อมูลดังกล่าวมาแสดงผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำมาใช้ในการปฏิบัติงาน การวางแผน และการแก้ปัญหา แบบเรียลไทม์ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลาของแต่ละเที่ยวบิน (On time Performance) ตามตารางการบินที่ได้รับจัดสรร ประกอบกับการนำระบบเทคโนโลยีดิจิทัล รูปแบบต่างๆ เข้ามาใช้ในการประมวลผลข้อมูลในการแต่ละกระบวนการขาออกและขาเข้าของผู้โดยสาร เพื่อให้ผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายสามารถรับทราบข้อมูลได้ตามเวลาจริง (Realtime) พร้อมทั้งมีการกำหนด SOP เพื่อใช้บริหารจัดการสถานการณ์ฉุกเฉินต่างๆที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างทันที่