

สุดยอดท่าอากาศยานใน AEC

ยุทธศักดิ์ ฅณาสวัสดิ์

สำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน

ปัจจุบันประเทศต่างๆ ในกลุ่ม AEC ได้พยายามพัฒนาตนเองเพื่อเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคอาเซียน โดยเป็นการแข่งขันอย่างเข้มข้นระหว่างไทย สิงคโปร์ และอินโดนีเซีย

เดิมเมื่อ 10 ปีที่ผ่านมา คือ ปี 2546 ท่าอากาศยานดอนเมืองของไทยเป็นอันดับ 1 ในอาเซียนและเป็นอันดับที่ 18 ของโลก ผู้โดยสาร 30.2 ล้านคน ขณะที่อันดับ 2 ของอาเซียนและอันดับที่ 30 ของโลก คือ ท่าอากาศยานชางเกียของสิงคโปร์ 24.7 ล้านคน แม้ต่อมาได้เปลี่ยนแปลงท่าอากาศยานหลักของไทยมาเป็นสุวรรณภูมิ นับตั้งแต่ปลายปี 2549 เป็นต้นมา โดยในระยะแรกสุวรรณภูมิยังครองอันดับ 1 ของอาเซียนอย่างต่อเนื่อง

แต่ดาวรุ่งดวงใหม่ที่มาแรง คือ ท่าอากาศยาน Soekarna-Hatta ของกรุงจาการ์ตา ซึ่งเดิมเป็นอันดับ 3 ของอาเซียน แต่แซงหน้ารวดเดียวทั้งสุวรรณภูมิและชางเกีย ก้าวขึ้นเป็นอันดับ 1 ของอาเซียน นับตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นมา ทั้งนี้ สถิติล่าสุดในปี 2555 ท่าอากาศยาน Soekarna-Hatta มีผู้ให้บริการ 57.7 ล้านคน เป็นอันดับ 1 ของอาเซียน และอันดับที่ 9 ของโลก รองลงมา คือ สุวรรณภูมิ 54 ล้านคน อันดับ 2 ของอาเซียน และอันดับที่ 14 ของโลก ส่วนชางเกียกำลังไล่ตามมาติดๆ จำนวน 51.2 ล้านคน อันดับ 3 ของอาเซียนและอันดับที่ 15 ของโลก ขณะที่ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ตามมาห่างๆ 39.9 ล้านคน อันดับ 4 ของอาเซียนและอันดับ 27 ของโลก

แต่หากวัดตามปริมาณขนถ่ายสินค้าทางอากาศแล้ว ในปี 2555 ท่าอากาศยานชางเกียมีปริมาณขนถ่าย 1.9 ล้านตัน นับเป็นอันดับ 1 ของอาเซียนและอันดับ 12 ของโลก โดยครองอันดับ 1 ติดต่อกันอย่างยาวนานนับจากอดีตจนถึงปัจจุบัน เนื่องจากสิงคโปร์เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ขนส่งทางอากาศของอาเซียน รองลงมา คือ สุวรรณภูมิ 1.3 ล้านตัน อันดับ 2 ของอาเซียนและอันดับ 19 ของโลก และท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ 0.7 ล้านตัน อันดับ 3 ของอาเซียนและอันดับ 30 ของโลก

สำหรับความท้าทายสำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีหลายประการหากต้องการดำรงสถานภาพอันดับ 2 ของอาเซียนต่อไป ไม่ถูกท่าอากาศยานชางเกียแซงหน้าในอนาคตอันใกล้

ประการแรก คุณภาพบริการยังตามหลังท่าอากาศยานชางเกียที่ได้รับการยอมรับคุณภาพบริการดีเลิศที่สุดในภูมิภาคติดต่อกันอย่างยาวนานและการสำรวจล่าสุดปี 2556 ก้าวขึ้นเป็นอันดับ 1 ของโลก เนื่องจากมีบริการหลากหลาย เช่น น้ำดื่มฟรีสำหรับผู้โดยสารที่มีเวลาต่อเครื่องบินไม่ต่ำกว่า 5 ชั่วโมง บริการไวไฟฟรี มีโรงภาพยนตร์ สระว่ายน้ำ ฯลฯ นอกจากนี้ สิ่งที่ดีเยี่ยมอีกอย่าง คือ ราคาอาหาร เช่น แซมเบอร์เกอร์ พิซซ่า ฯลฯ ที่จำหน่ายในท่าอากาศยานชางเกียเป็นราคาเดียวกับที่จำหน่ายในเมือง ซึ่งเดิมเมื่อครั้งดอนเมืองเป็นท่าอากาศยานหลักของไทยก็เป็นเช่นนี้ แต่พอมาเปลี่ยนมาเป็นสุวรรณภูมิ ราคากลับแพงกว่าที่จำหน่ายในเมืองมาก

ประการที่สอง ท่าอากาศยานของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาค เช่น นครโฮจิมินห์ นครย่างกุ้ง ที่เดิมมีเที่ยวบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางน้อยมาก ต้องมาต่อเครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แต่ปัจจุบันมีเที่ยวบินตรงไปยังจุดหมายปลายทางมากขึ้นเรื่อยๆ ลดการพึ่งพาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิลง

ประการที่สาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแออัดมากขึ้นเรื่อยๆ เนื่องจากได้ออกแบบก่อสร้างให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพียง 45 ล้านคน แต่ในปี 2555 มีผู้โดยสารมากถึง 54 ล้านคน เนื่องจากมีความล่าช้าอย่างมากในโครงการก่อสร้างเพื่อขยายท่าอากาศยานให้รองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 60 ล้านคน/ปี ซึ่งปัจจุบันยังไม่ได้เริ่มก่อสร้างแต่อย่างใด ทำให้เกิดปัญหาแออัดมากขึ้นในส่วนเครื่องบินดีเลย์เนื่องจากรอทางวิ่ง ปัญหาเครื่องบินต้อง

บินวนเพื่อร่อนลงจอด ก่อให้เกิดการสิ้นเปลืองน้ำมัน ขณะเดียวกันผู้โดยสารเกิดความรำคาญที่จะต้องนั่งรถบัสเพื่อไปขึ้นเครื่องบินอีกต่อหนึ่ง

ขณะที่ท่าอากาศยานคู่แข่งได้เร่งก่อสร้างเพื่อขยายกิจการเป็นการล่วงหน้าเพื่อรอผู้โดยสาร โดยเฉพาะท่าอากาศยานชางกี แม้ในปี 2555 จำนวนผู้โดยสาร 51.2 ล้านคน ยังน้อยกว่าความสามารถ 66 ล้านคน/ปีก่อนข้างมากก็ตาม แต่ได้เริ่มก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหมายเลข 4 ไปแล้ว รวมถึงปรับปรุงอาคารผู้โดยสารหมายเลข 1 ซึ่งจะทำให้ขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารในปี 2560 เพิ่มขึ้นเป็น 85 ล้านคน/ปี ยิ่งไปกว่านั้น ได้ประกาศเมื่อกลางเดือนสิงหาคม 2556 จะก่อสร้างอาคารผู้โดยสารหมายเลข 5 กำหนดแล้วเสร็จประมาณปี 2568 ซึ่งจะทำให้สามารถรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างก้าวกระโดดเป็น 130 ล้านคน/ปี

บทความตีพิมพ์ในโพสต์ทูเดย์ วันที่ 27 มิถุนายน 2556