

การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในแถบภูมิภาคเหนือของประเทศไทยตอนบนเพื่อเพิ่มศักยภาพใน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง

นิติ ศิริจรรยา*

สายการบินไทยแอร์เอเชีย

Received: 11 January 2025

Revised: 22 February 2025

Accepted: 13 April 2025

บทคัดย่อ

การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือของประเทศไทยมีความสำคัญต่อการยกระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง บทความวิจัยเชิงคุณภาพนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้งานการบินแบบทั่วไปเชิงการท่องเที่ยว หาข้อจำกัดและแนวทางป้องกัน รวมถึงส่งเสริมการรับรู้ที่ถูกต้องให้กับสาธารณชน ผู้วิจัยรวบรวมข้อมูลโดยการสัมภาษณ์เชิงลึกจากผู้เชี่ยวชาญจากสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย สถาบันการบินพลเรือน นักบินสังกัดสโมสรการบินล้านนา และผู้ชำนาญการด้านเศรษฐกิจการบิน ผลการศึกษาพบข้อจำกัดสำคัญคือกฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวย การขาดแคลนบุคลากร และความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ ขณะที่ปัจจัยสนับสนุนคือโครงสร้างพื้นฐานสนามบินที่ครอบคลุมและศักยภาพด้านการท่องเที่ยว ข้อเสนอแนะเชิงนโยบายคือการปรับปรุงกฎระเบียบที่เกี่ยวข้องกับการจัดตั้งสมาคมการบิน การลดภาษีนำเข้าอากาศยานขนาดเล็ก การปรับลดภาษีสรรพสามิตน้ำมันเครื่องบิน และการส่งเสริมศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งจะนำไปสู่การกระจายประโยชน์ทางเศรษฐกิจสู่เมืองรองและการพัฒนาอย่างยั่งยืนในภาคเหนือตอนบน

คำสำคัญ: ส่งเสริม, สนับสนุน, การบินแบบทั่วไป

*ผู้ประพันธ์บรรณกิจ: อีเมล: buz4work@gmail.com

Developing general aviation in the north region of Thailand to increase potential tourism and transportation industries.

Niti Sirichanya *

Thai Air Asia Airlines

Abstract

The development of general aviation in northern Thailand is crucial for enhancing tourism and transportation industries. This qualitative research article aimed to study the feasibility of utilizing general aviation for tourism purposes, identify limitations and preventive measures, and promote accurate public perception. Data was collected through in-depth interviews with experts from the Civil Aviation Authority of Thailand, Civil Aviation Training Center, pilots affiliated with the Lanna Flying Club, and aviation economic specialists. The findings revealed significant constraints including non-conducive regulations, personnel shortages, and lack of user confidence, while supporting factors included comprehensive airport infrastructure and tourism potential. Policy recommendations include regulatory improvements for aviation association establishment, reduced import taxes on small aircraft, lower excise taxes on aviation fuel, and promotion of aircraft maintenance centers. These measures would lead to the distribution of economic benefits to secondary cities and sustainable development in the Upper North region.

Keyword: *Promoting, Supporting, General Aviation.*

Corresponding Author: Email: buz4work@gmail.com

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหาที่ศึกษา

หลายคนเข้าใจว่าการบินก็คือ เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ มีเส้นทางประจำ มีพนักงานต้อนรับบนอากาศยาน แต่นั่นก็เป็นเพียงหนึ่งประเภทของการบินเท่านั้นเอง การบินอีกประเภทหนึ่งคือ การบินแบบทั่วไป หรือ General Aviation หลายคนอาจยังไม่รู้จัก แต่การบินประเภทดังกล่าวถือกำเนิดในประเทศไทยมานานแล้ว องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ International Civil Aviation Organization (ICAO) ได้แบ่งประเภทของการบินพลเรือน (Civil Aviation) ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้คือ

- 1) การบินพาณิชย์ (Commercial Aviation) หรือการขนส่งทางอากาศ (Air Transport)
- 2) การปฏิบัติงานทางอากาศ (Aerial Work)
- 3) การบินทั่วไป (General Aviation)

อย่างไรก็ตาม องค์การบริหารการบินของสหรัฐอเมริกา หรือ Federal Aviation Administration (FAA) แบ่งการบินพลเรือนออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้คือ

- 1) การบินพาณิชย์ (Commercial Aviation) ซึ่งมีรายละเอียดเช่นเดียวกับที่ ICAO กำหนด
- 2) การบินที่ไม่ใช่เพื่อการพาณิชย์ (Non-Commercial Aviation) ซึ่งมีรายละเอียดเช่นเดียวกับ การปฏิบัติงานทางอากาศ และการบินทั่วไปที่ ICAO กำหนด

งานการบินพลเรือนนั้นประกอบด้วยงานหลายประเภทที่มีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกันอย่างใกล้ชิด ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานด้านการบินพลเรือนในแต่ละประเภทนั้น ก็มีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน และมีจุดประสงค์ไปในทิศทางเดียวกัน

อย่างไรก็ตามการบินแบบทั่วไปในประเทศไทยได้ถือกำเนิดมาแล้วมากกว่า 50 ปี แต่ความรู้ของผู้คนทั่วไป ความนิยมใช้บริการ และการแพร่หลาย ยังอยู่ในวงจำกัด เป็นเพราะเหตุใด ภาครัฐในฐานะผู้ออกกฎหมาย กำหนดมาตรการต่างๆ อย่างเหมาะสม และได้สัดส่วนหรือไม่ ผู้ประกอบกิจการ สามารถดำเนินกิจการงาน หรือ การได้รับความสนับสนุน ส่งเสริมอย่างเพียงพอ และเหมาะสมหรือไม่ การรับรู้ของผู้คนทั่วไป ในฐานะผู้ใช้บริการ รับรู้ข้อมูลข่าวสารการใช้บริการ เพียงพอเพื่อความมั่นใจอย่างไร

วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความเป็นไปได้ในการใช้งานการบินแบบทั่วไปในเชิงอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในกลุ่มภาคเหนือตอนบน

2. หาข้อจำกัด แนวทางป้องกัน ให้กับงานการบินแบบทั่วไป ได้มีการใช้งานอย่างแพร่หลาย เพื่อเป็นการกระตุ้นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในกลุ่มภาคเหนือตอนบน
3. ส่งเสริมการรับรู้ การเข้าใจ อย่างถูกต้อง ให้กับบุคคลทั่วไป เพื่อสร้างความมั่นใจในการใช้บริการการบินแบบทั่วไป

แนวคิด ทฤษฎี และเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การพัฒนาการบินแบบทั่วไป (General Aviation) ในภูมิภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยมีความสำคัญอย่างยิ่งต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง โดยเฉพาะหลังจากวิกฤติการแพร่ระบาดของเชื้อไวรัส COVID-19 ที่ส่งผลให้ประเทศไทยต้องปิดพรมแดน แต่หลังจากสถานการณ์คลี่คลาย การท่องเที่ยวได้กลับมาฟื้นตัวอีกครั้ง แม้ว่าตัวเลขการขยายตัวทางเศรษฐกิจยังอยู่ในระดับต่ำเมื่อเทียบกับกลุ่มประเทศอาเซียน

จุดแข็งของประเทศไทยคือการท่องเที่ยวและโครงสร้างพื้นฐานที่ดี ซึ่งภาครัฐได้เพิ่มงบประมาณอย่างต่อเนื่องเพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยว เนื่องจากเล็งเห็นว่าสามารถสร้างรายได้และการจ้างงานได้อย่างรวดเร็ว กลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ประกอบด้วย เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำปาง และพะเยา มีพื้นที่รวมกว่า 50,000 ตารางกิโลเมตร แต่ระบบขนส่งมวลชนพื้นฐานยังไม่ครอบคลุมพื้นที่ส่วนใหญ่ เป็นอุปสรรคสำคัญต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง

โดยเฉพาะจังหวัดพะเยาที่ยังไม่มีสนามบิน ส่งผลให้มีจำนวนนักท่องเที่ยวและอัตราการจองที่พักน้อยที่สุดในกลุ่ม ทั้งที่มีศักยภาพด้านวัฒนธรรมและธรรมชาติไม่ด้อยกว่าจังหวัดอื่น จึงเป็นที่มาของมติ ครม. ให้ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดทำสนามบินพะเยาเพื่อการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

ปัญหาหลักของกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบนคือการเป็นเมืองรอง (ยกเว้นเชียงใหม่และเชียงราย) ซึ่งไม่สอดคล้องกับแผนธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์ ทำให้สายการบินไม่จัดสรรเที่ยวบินในเส้นทางเมืองรอง ในอดีตมีเพียงสายการบินเดียวที่ให้บริการจากกรุงเทพฯ ไปแม่ฮ่องสอน แต่ด้วยต้นทุนสูงและการแข่งขันต่ำ ทำให้ค่าโดยสารสูงจนในที่สุดต้องยกเลิกเส้นทางการบินนั้น

การเดินทางที่ยากลำบากจากเมืองหลักไปเมืองรองส่งผลให้อัตราการเยี่ยมชมเยือนต่ำ กระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในจังหวัดนั้นๆ ดังนั้น รูปแบบธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์อาจไม่เหมาะสม การบินแบบทั่วไปมีความยืดหยุ่นและปรับเปลี่ยนได้ง่ายกว่า ต้องการทรัพยากรน้อยกว่า หากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องส่งเสริมและสนับสนุนอย่างจริงจัง จะช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในกลุ่มภาคเหนือตอนบนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ดังนั้น การบินแบบทั่วไปจึงมีศักยภาพในการเชื่อมโยงเมืองต่างๆ ในภูมิภาคเหนือ ช่วยลดข้อจำกัดด้านการเดินทางที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว และเป็นทางเลือกที่เหมาะสมสำหรับพื้นที่ที่มีภูมิประเทศเป็นภูเขาและที่ราบสูง ซึ่งยากต่อการพัฒนาระบบขนส่งทางบกให้มีประสิทธิภาพ

ขอบเขตการศึกษา

บทความฉบับนี้เป็นบทความการวิจัยเชิงคุณภาพ ศึกษาแนวทางการพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือเพื่อเพิ่มศักยภาพในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง โดยขอบเขตด้านพื้นที่เลือกศึกษาในกลุ่มจังหวัดภาคเหนือตอนบน ได้แก่ เชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำปาง และพะเยา ซึ่งเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีความหลากหลายทั้งในด้านความเป็นเมืองหลักและเมืองรอง รวมถึงเป็นกลุ่มจังหวัดที่มีพื้นที่สนามบินเพื่อรองรับกิจกรรมการบินแบบทั่วไป

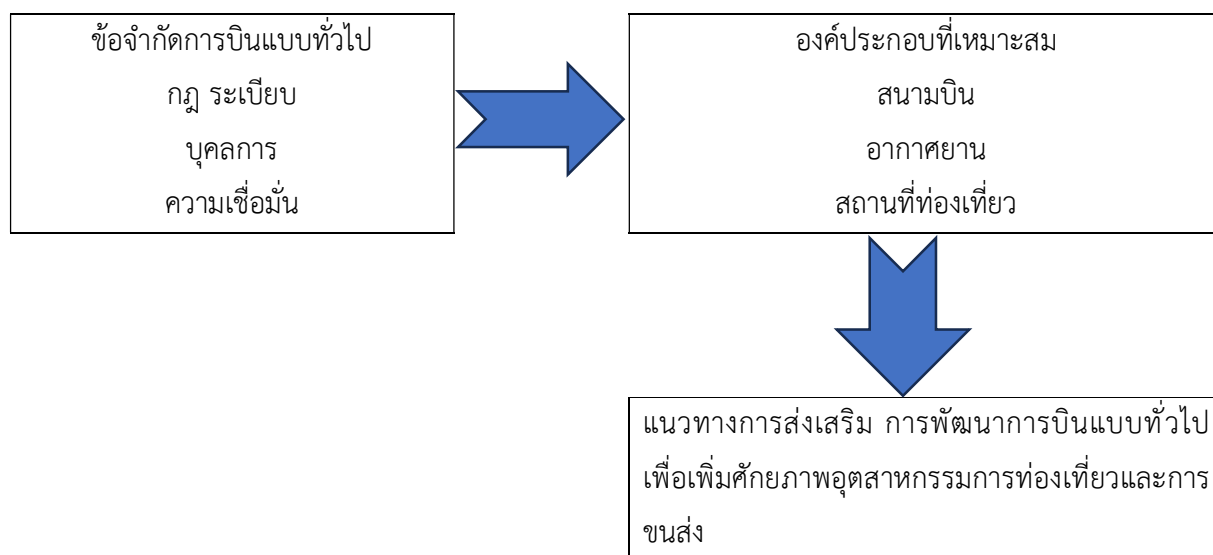
สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษา ผู้เขียนบทความได้คัดเลือกผู้ให้ข้อมูลหลัก (Key Informants) ซึ่งประกอบด้วยผู้เชี่ยวชาญจากฝ่ายเศรษฐกิจการบิน สำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ผู้เชี่ยวชาญจากสถาบันการบินพลเรือน นักบินสังกัดสโมสรการบินล้านนา และผู้มีส่วนได้เสียที่เกี่ยวข้อง เช่น ผู้จัดการโรงแรมในจังหวัดแม่ฮ่องสอนและจังหวัดพะเยา โดยทั้งหมดเป็นผู้มีส่วนได้เสียกับงานด้านการบินแบบทั่วไป งานด้านการท่องเที่ยวและการขนส่ง ไม่ว่าจะเป็นบุคลากรในท้องถิ่นหรือผู้ที่เกี่ยวข้องจากส่วนกลาง

เครื่องมือในการวิจัยเป็นแบบสัมภาษณ์เชิงลึกสำหรับผู้เชี่ยวชาญและผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง โดยผู้วิจัยได้รวบรวมข้อมูลจากการสัมภาษณ์ เอกสาร บทความ และข่าวสารที่เกี่ยวข้อง จากนั้นนำผลของการสัมภาษณ์มาวิเคราะห์และสรุปเป็นประเด็นต่างๆ ที่มีผลกระทบต่อการพัฒนาการบินแบบทั่วไป รวมทั้งจัดทำข้อเสนอแนะเชิงนโยบายที่สอดคล้องกับผลการศึกษา

ในส่วนขอบเขตของแนวคิดที่ใช้ในการเขียนบทความนั้น ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานเป็นข้อคำถามเพื่อให้ทราบถึงข้อจำกัดและอุปสรรคของการพัฒนาการบินแบบทั่วไป เพื่อเป็นแนวทางในการวิเคราะห์และสรุปประเด็นสำคัญจากการศึกษา

กรอบการเขียนบทความ

จากการศึกษาเอกสารต่างๆ แนวความคิด ทฤษฎี และการสัมภาษณ์ สามารถสรุปเป็นความคิด เพื่อเป็นแนวทางในการเขียนบทความศึกษาได้ดังนี้



ผลการศึกษา วิเคราะห์ และ ตัวอย่าง:

การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือของประเทศไทย

1. ผลการศึกษา

1.1 ข้อจำกัดของการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบน

จากการศึกษาเอกสารและการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนได้เสีย พบว่าการพัฒนาการบินแบบทั่วไป (General Aviation) ในภูมิภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยประสบกับข้อจำกัดหลัก 3 ประการ ดังนี้

1.1.1 กฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวย

ปัญหาหลักของการพัฒนาการบินแบบทั่วไปคือกฎและระเบียบต่างๆ ที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) ขาดความคล่องตัว โดยเฉพาะหลังจากการเปลี่ยนแปลงจากกรมการบินพลเรือนมาเป็น CAAT ทำให้กฎระเบียบมีความเข้มงวดมากขึ้น ความเห็นส่วนใหญ่ชี้ไปในทิศทางเดียวกันว่าผู้บังคับใช้กฎออกกฎหมายโดยไม่สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของกิจกรรมการบินแบบทั่วไป โดยกฎส่วนใหญ่อ้างอิงกับการบินเชิงพาณิชย์เป็นหลัก

ปัญหาสำคัญอีกประการคือข้อกำหนดด้านทุนจดทะเบียนที่สูงเกินไปสำหรับกลุ่มการบินหรือองค์กรการบินขนาดเล็ก ทำให้ผู้ประกอบการรายย่อยไม่สามารถเข้าสู่ธุรกิจนี้ได้ นอกจากนี้ ภาษีอากรสำหรับการนำเข้าเครื่องบินมาใช้ในราชอาณาจักร ถึงแม้จะมีการลดอัตราภาษีลงเหลือร้อยละ 1 แต่การนำอากาศยานมาใช้ แม้ว่าบริษัทจะเพียงแค่นำมาให้บริการก็จำเป็นต้องเสียภาษี ส่งผลให้เป็นภาระต้นทุนของผู้ประกอบการและทำให้อัตราค่าบริการมีราคาสูงขึ้น

1.1.2 การขาดแคลนบุคลากร

การเกิดขึ้นได้ยากของกลุ่มการบินหรือองค์กรการบินเนื่องจากข้อจำกัดด้านกฎระเบียบส่งผลให้ตลาดงานด้านการบินแบบทั่วไปค่อนข้างแคบและเฉพาะตัว ค่าตอบแทนซึ่งเป็นแรงจูงใจให้บุคลากรเข้ามาในอุตสาหกรรมการบินแบบทั่วไปอยู่ในเกณฑ์ต่ำเมื่อเทียบกับตำแหน่งหรือคุณสมบัติเดียวกันในอุตสาหกรรมการบินเชิงพาณิชย์

ปัญหาการขาดแคลนนักบินและช่างเป็นปัญหาระดับโลกในธุรกิจการบิน มิใช่เฉพาะในประเทศไทย โดยคาดว่าปัญหานี้จะยังคงอยู่ตราบเท่าที่อัตราการท่องเที่ยวยังเพิ่มสูงขึ้น และภาครัฐยังไม่สามารถจัดสถานที่สำหรับฝึกสอนนักบินและช่างได้เพียงพอตามความต้องการ

1.1.3 ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ

ความน่าเชื่อถือและความเชื่อมั่นของบุคคลทั่วไปต่อการบินแบบทั่วไปยังอยู่ในระดับต่ำ เนื่องจากขาดการให้ความรู้ที่เพียงพอแก่สาธารณชนทั้งจากภาครัฐและผู้ประกอบการ ประชาชนมักตั้งคำถามว่าการบินแบบทั่วไปคืออะไรและมีความปลอดภัยมากน้อยเพียงใด โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาจากขนาดองค์กรและขนาดเครื่องบินที่เล็ก

1.2 องค์ประกอบที่เอื้อต่อการพัฒนาการบินแบบทั่วไป

1.2.1 โครงสร้างพื้นฐานด้านสนามบิน

ประเทศไทยมีการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานหลักของประเทศเป็นอย่างดี ไม่ว่าจะเป็นระบบถนน ระบบรางรถไฟ หรือระบบสนามบิน กลุ่มจังหวัดในภูมิภาคเหนือตอนบนมีระบบสนามบินที่สามารถรองรับกิจกรรมการบินแบบทั่วไปได้เป็นอย่างดี ประกอบด้วย:

- สนามบินของการท่าอากาศยานแห่งประเทศไทย: สนามบินเชียงใหม่ และสนามบินแม่ฟ้าหลวง เชียงราย
- สนามบินของกรมท่าอากาศยาน: สนามบินแม่ฮ่องสอน สนามบินลำปาง และสนามบินปาย
- สนามบินพะเยา (อยู่ระหว่างการศึกษา)

หากสนามบินพะเยาแล้วเสร็จ ทุกจังหวัดในกลุ่มภูมิภาคเหนือตอนบนจะมีสนามบิน ซึ่งจะช่วยลดข้อจำกัดด้านสนามบินและเพิ่มโอกาสในการพัฒนาการบินแบบทั่วไป

1.2.2 ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว

ภูมิภาคเหนือของประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางยอดนิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ ด้วยลักษณะภูมิประเทศที่เป็นพื้นที่สูงทำให้มีภูมิทัศน์ที่สวยงาม เช่น เทือกเขาดอยอินทนนท์ในเชียงใหม่ และเทือกเขาดอยลังกาหลวงในเชียงราย นอกจากนี้ยังมีวัฒนธรรมอันเป็นเอกลักษณ์ที่สะท้อนผ่านวัดและโบราณสถานต่างๆ เช่น วัดพระธาตุดอยงมในแม่ฮ่องสอน วัดพระธาตุดอยสุเทพในเชียงใหม่ วัดร่องขุนในเชียงราย และวัดพระธาตุเจดีย์หลวงในลำปาง รวมถึงแหล่งท่องเที่ยวสำคัญอย่างกว๊านพะเยา

2. การวิเคราะห์

2.1 ความเหมาะสมของการบินแบบทั่วไปต่อบริบทของภูมิภาคเหนือตอนบน

การบินแบบทั่วไปมีความเหมาะสมกับภูมิภาคเหนือตอนบนมากกว่าการบินเชิงพาณิชย์เนื่องจากปัจจัยหลายประการ:

1. ลักษณะภูมิประเทศ: พื้นที่ส่วนใหญ่เป็นที่ราบสูงและภูเขา ทำให้การเดินทางทางบกมีข้อจำกัด โดยเฉพาะเส้นทางที่มีโค้งมากกว่า 2,000 โค้ง เช่น เส้นทางวงกลมเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน
2. ระยะทางระหว่างเมือง: ระยะทางระหว่างเมืองในภูมิภาคเหนือตอนบนค่อนข้างไกล เช่น เส้นทางวงกลมเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนมีระยะทางมากกว่า 600 กิโลเมตร ซึ่งเทียบเท่ากับการเดินทางจากกรุงเทพฯ ถึงเชียงใหม่
3. การเป็นเมืองรอง: จังหวัดส่วนใหญ่ในภูมิภาคเหนือตอนบน (ยกเว้นเชียงใหม่และเชียงราย) เป็นเมืองรอง ทำให้ไม่สอดคล้องกับแผนธุรกิจการบินเชิงพาณิชย์ ซึ่งมักมุ่งเน้นเส้นทางที่มีผู้โดยสารจำนวนมาก
4. ความยืดหยุ่นในการให้บริการ: การบินแบบทั่วไปมีความยืดหยุ่นและสามารถปรับเปลี่ยนได้ง่ายกว่าการบินเชิงพาณิชย์ ทั้งในด้านเส้นทางการบิน ตารางเวลา และขนาดเครื่องบิน
5. ความต้องการทรัพยากรที่น้อยกว่า: การบินแบบทั่วไปต้องการทรัพยากรน้อยกว่าการบินเชิงพาณิชย์ ทั้งในด้านงบประมาณ บุคลากร และโครงสร้างพื้นฐาน

2.2 ผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง

การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบนจะส่งผลกระทบเชิงบวกต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง ดังนี้:

1. การเพิ่มการเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยว: การบินแบบทั่วไปจะช่วยให้นักท่องเที่ยวสามารถเข้าถึงแหล่งท่องเที่ยวในเมืองรองได้สะดวกและรวดเร็วขึ้น ลดข้อจำกัดด้านการเดินทางที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาการท่องเที่ยว
2. การกระจายรายได้สู่เมืองรอง: เมื่อนักท่องเที่ยวสามารถเดินทางไปยังเมืองรองได้สะดวกขึ้น จะช่วยกระจายรายได้จากการท่องเที่ยวสู่ชุมชนท้องถิ่นในพื้นที่ที่ยังไม่ได้รับการพัฒนาเท่าที่ควร
3. การสร้างงานและอาชีพ: การพัฒนาการบินแบบทั่วไปจะนำไปสู่การสร้างงานและอาชีพทั้งในอุตสาหกรรมการบินโดยตรง เช่น นักบิน ช่างซ่อมอากาศยาน และในอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้อง เช่น การท่องเที่ยว การโรงแรม และการขนส่ง
4. การเพิ่มประสิทธิภาพในการขนส่ง: การบินแบบทั่วไปจะช่วยเพิ่มทางเลือกในการขนส่งสินค้าและบริการระหว่างจังหวัดในภูมิภาคเหนือตอนบน ลดระยะเวลาและต้นทุนในการขนส่ง
5. การพัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น: การท่องเที่ยวและการขนส่งที่ได้รับการพัฒนาจะส่งผลให้เศรษฐกิจท้องถิ่นเติบโต ช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชนในพื้นที่

2.3 ความยั่งยืนของการพัฒนา

เพื่อให้การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบนเป็นไปอย่างยั่งยืน จำเป็นต้องพิจารณาปัจจัยต่างๆ ดังนี้:

1. การสนับสนุนจากภาครัฐ: ภาครัฐควรมีนโยบายที่ชัดเจนในการส่งเสริมและสนับสนุนการบินแบบทั่วไปทั้งในด้านการปรับปรุงกฎระเบียบ การให้สิทธิประโยชน์ทางภาษี และการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน
2. การพัฒนาบุคลากร: ควรมีการพัฒนาบุคลากรในอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง โดยสนับสนุนสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมทั้งของภาครัฐและเอกชน รวมถึงการร่วมมือกับองค์กรระหว่างประเทศเพื่อยกระดับมาตรฐานการฝึกอบรม
3. การสร้างความเชื่อมั่น: ควรมีการให้ความรู้และสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการบินแบบทั่วไปแก่สาธารณชน เพื่อเพิ่มความเชื่อมั่นในการใช้บริการ

4. การคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม: การพัฒนาควรคำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะในพื้นที่ที่มีระบบนิเวศที่เปราะบาง เช่น พื้นที่ป่าและแหล่งน้ำในภูมิภาคเหนือตอนบน
5. การบูรณาการกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวและการขนส่ง: การพัฒนาการบินแบบทั่วไปควรบูรณาการกับแผนพัฒนาการท่องเที่ยวและการขนส่งในภาพรวม เพื่อให้เกิดการพัฒนาที่สอดคล้องและเกื้อหนุนซึ่งกันและกัน

3. ตัวอย่างการประยุกต์ใช้การบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบน

3.1 ตัวอย่างที่ 1: สโมสรการบินเพื่อการท่องเที่ยวเชิงกีฬา

สโมสรการบินล้านนา (Lanna Flying Club) เป็นศูนย์กลางสำหรับผู้สนใจกิจกรรมการบินเชิงกีฬาและนันทนาการในภาคเหนือ ให้บริการฝึกสอนการบินเบื้องต้น การบินร่มร่อน (Paragliding) และการบินบอลลูน โดยมีฐานปฏิบัติการที่สนามบินเชียงใหม่ เชียงราย และลำปาง

สโมสรนี้ได้รับการสนับสนุนจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยในการจัดงานเทศกาลการบินประจำปี "Northern Sky Festival" ซึ่งดึงดูดนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติที่สนใจกิจกรรมการบิน นอกจากนี้ยังมีการจัดแข่งขันกีฬาทางอากาศระดับนานาชาติ ส่งผลให้เกิดการกระตุ้นเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวในพื้นที่

3.2 ตัวอย่างที่ 2: บริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทางอากาศ

มูลนิธิฮอมใจล้านนา (Hom Jai Lanna Foundation) ร่วมกับโรงพยาบาลในภูมิภาคเหนือตอนบน จัดตั้งบริการทางการแพทย์ฉุกเฉินทางอากาศ (Air Ambulance) เพื่อให้บริการเคลื่อนย้ายผู้ป่วยฉุกเฉินจากพื้นที่ห่างไกลหรือพื้นที่ที่การเข้าถึงทางบกเป็นไปได้ยากโดยเฉพาะในช่วงฤดูฝนที่มักเกิดดินถล่มและน้ำท่วม

บริการนี้ใช้เครื่องบินและเฮลิคอปเตอร์ขนาดเล็กที่ได้รับการดัดแปลงให้เหมาะสมกับการลำเลียงผู้ป่วย มีทีมแพทย์และพยาบาลเฉพาะทางประจำการตลอด 24 ชั่วโมง สามารถให้บริการครอบคลุมพื้นที่ทั่วภาคเหนือตอนบน ช่วยลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุและภาวะฉุกเฉินทางการแพทย์ในพื้นที่ห่างไกล

3.3 ตัวอย่างที่ 3: การสำรวจและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ

โครงการ "ฟ้าสวย น้ำใส" เป็นความร่วมมือระหว่างกรมอุทยานแห่งชาติ สัตว์ป่า และพันธุ์พืช มหาวิทยาลัยในภูมิภาคเหนือ และสมาคมการบินภาคเหนือ ในการใช้อากาศยานขนาดเล็กและอากาศยานไร้คนขับ (Drone) ในการสำรวจและเฝ้าระวังพื้นที่ป่าและแหล่งน้ำในภูมิภาคเหนือตอนบน

โครงการนี้ช่วยในการตรวจจัดการบุกรุกพื้นที่ป่า การเกิดไฟฟ้า การเปลี่ยนแปลงของระบบนิเวศ และการติดตามสถานการณ์น้ำในแหล่งน้ำสำคัญ เช่น กว๊านพะเยา แม่น้ำปิง และแม่น้ำกก นอกจากนี้ยังมีการใช้อากาศยานในการทำแผนที่ความหลากหลายทางชีวภาพและการติดตามสัตว์ป่าหายาก ช่วยให้การอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น

บทสรุปและข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไปต่อการพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือของประเทศไทย เพื่อเพิ่มศักยภาพในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่ง

ภูมิภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย ประกอบด้วยจังหวัดเชียงใหม่ เชียงราย แม่ฮ่องสอน ลำปาง และพะเยา เป็นพื้นที่ที่มีศักยภาพสูงด้านการท่องเที่ยว ด้วยความงดงามของธรรมชาติและหลากหลายทางวัฒนธรรม ครอบคลุมพื้นที่กว่า 50,000 ตารางกิโลเมตร อย่างไรก็ตาม ภูมิภาคนี้เป็นภูเขาและที่ราบสูง ระยะทางระหว่างเมืองที่ค่อนข้างไกล และการเป็นเมืองรองของหลายจังหวัด ทำให้การเดินทางและการขนส่งเป็นอุปสรรคสำคัญต่อการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในภูมิภาคนี้

การบินแบบทั่วไป (General Aviation) เป็นทางเลือกที่มีศักยภาพในการแก้ไขปัญหาดังกล่าว ด้วยความยืดหยุ่นและการใช้ทรัพยากรที่น้อยกว่าการบินเชิงพาณิชย์ ทำให้สามารถตอบสนองความต้องการเฉพาะของภูมิภาคได้ดีกว่า อย่างไรก็ตาม การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในประเทศไทยยังประสบกับข้อจำกัดหลายประการ

สถานการณ์ปัจจุบันและข้อจำกัด

ปัจจุบันทุกจังหวัดในภูมิภาคเหนือตอนบนมีสนามบิน (หรืออยู่ระหว่างการพัฒนา เช่น พะเยา) ซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานสำคัญที่สามารถรองรับการพัฒนาการบินแบบทั่วไปได้ อย่างไรก็ตาม ยังมีข้อจำกัดหลัก 3 ประการ ได้แก่:

1. กฎระเบียบที่ไม่เอื้ออำนวย - กฎและระเบียบที่ออกโดยสำนักงานการบินพลเรือนแห่งประเทศไทย (CAAT) มักอ้างอิงมาตรฐานของการบินเชิงพาณิชย์ ทำให้ไม่สอดคล้องกับบริบทของการบินแบบทั่วไป มีข้อกำหนดด้านทุนจดทะเบียนที่สูงเกินไปสำหรับผู้ประกอบการรายย่อย และภาระภาษีสำหรับการนำเชื้อเพลิงอากาศยานและน้ำมันเชื้อเพลิง
2. การขาดแคลนบุคลากร - ตลาดงานด้านการบินแบบทั่วไปมีขนาดเล็กและมีค่าตอบแทนต่ำกว่าการบินเชิงพาณิชย์ ทำให้ขาดแคลนนักบินและช่างซ่อมบำรุงที่มีคุณภาพ ขณะที่สถาบันฝึกอบรมยังไม่เพียงพอต่อความต้องการ

3. ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการ - ประชาชนทั่วไปยังขาดความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการบินแบบทั่วไป ทำให้เกิดความกังวลด้านความปลอดภัย โดยเฉพาะเมื่อเห็นว่าเป็นองค์กรขนาดเล็กที่ใช้อากาศยานขนาดเล็ก

ศักยภาพและโอกาส

แม้จะมีข้อจำกัด แต่การบินแบบทั่วไปมีศักยภาพสูงในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการขนส่งในภูมิภาคเหนือตอนบน ด้วยปัจจัยสนับสนุนดังนี้:

1. โครงสร้างพื้นฐานที่พร้อม - มีสนามบินกระจายอยู่ในทุกจังหวัด ซึ่งสามารถรองรับการพัฒนาการบินแบบทั่วไปได้
2. ศักยภาพด้านการท่องเที่ยว - ภูมิภาคเหนือมีแหล่งท่องเที่ยวทางธรรมชาติและวัฒนธรรมที่หลากหลาย เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและชาวต่างชาติ
3. ความยืดหยุ่นของการบินแบบทั่วไป - สามารถปรับเปลี่ยนเส้นทาง ตารางเวลา และขนาดเครื่องบินได้ตามความต้องการ เหมาะกับการเชื่อมโยงเมืองรองและแหล่งท่องเที่ยวที่การเข้าถึงทางบกทำได้ยาก

แนวทางการพัฒนาและข้อเสนอแนะ

เพื่อให้การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบนเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและยั่งยืน จำเป็นต้องดำเนินการในหลายด้านพร้อมกัน:

1. ปรับปรุงกฎระเบียบและนโยบาย - ปรับให้สอดคล้องกับบริบทของการบินแบบทั่วไป ลดข้อจำกัดด้านทุนจดทะเบียน ผ่อนปรนภาษีการนำเข้าอากาศยานและน้ำมันเชื้อเพลิง รวมถึงบูรณาการแผนพัฒนาการบินกับการท่องเที่ยว
2. พัฒนาบุคลากรและสร้างความเชื่อมั่น - สนับสนุนสถาบันฝึกอบรมในการผลิตนักบินและช่างซ่อมบำรุง สร้างความร่วมมือกับองค์กรการบินระหว่างประเทศ และรณรงค์ให้ความรู้แก่สาธารณชนเพื่อสร้างความเชื่อมั่น
3. ยกระดับโครงสร้างพื้นฐานและสนับสนุนธุรกิจ - พัฒนาศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานขนาดเล็กในภูมิภาค ปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกที่สนามบิน และส่งเสริมการลงทุนในธุรกิจที่เกี่ยวข้อง
4. ส่งเสริมการวิจัยและพัฒนา - สนับสนุนการวิจัยด้านความปลอดภัย พัฒนาเส้นทางการบินที่เหมาะสม และส่งเสริมนวัตกรรมด้านการบิน

-
5. มุ่งเน้นความยั่งยืน - คำนึงถึงผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม ส่งเสริมการใช้พลังงานสะอาด และบูรณาการกับการท่องเที่ยวแบบยั่งยืน

รูปแบบการประยุกต์ใช้ที่มีศักยภาพ

การบินแบบทั่วไปสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในภูมิภาคเหนือตอนบนได้หลากหลายรูปแบบ เช่น:

1. บริการแอร์แท็กซี่ เชื่อมโยงเมืองท่องเที่ยวหลักและรอง ช่วยลดเวลาเดินทางและเพิ่มความสะดวกสบาย
2. สโมสรการบินเพื่อการท่องเที่ยวเชิงกีฬา ส่งเสริมกิจกรรมการบินเชิงนันทนาการและการจัดงานเทศกาลการบิน
3. การขนส่งสินค้าเกษตรมูลค่าสูงและสินค้าเร่งด่วน เพิ่มมูลค่าให้กับผลิตภัณฑ์ท้องถิ่นด้วยการขนส่งที่รวดเร็ว
4. บริการทางการแพทย์ฉุกเฉิน ช่วยเหลือผู้ป่วยในพื้นที่ห่างไกลที่การเข้าถึงทางบกเป็นไปได้ยาก
5. การสำรวจและอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติ ใช้อากาศยานในการตรวจตราพื้นที่ป่า แหล่งน้ำ และติดตามสถานการณ์ด้านสิ่งแวดล้อม

การพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบนมีศักยภาพสูงในการเพิ่มขีดความสามารถด้านการท่องเที่ยวและการขนส่ง สามารถแก้ไขข้อจำกัดด้านภูมิประเทศและระยะทางที่เป็นอุปสรรคต่อการพัฒนา แม้จะมีความท้าทายด้านกฎระเบียบ บุคลากร และความเชื่อมั่น แต่หากได้รับการสนับสนุนอย่างเหมาะสมจากภาครัฐและเอกชน การบินแบบทั่วไปจะช่วยยกระดับคุณภาพชีวิตของประชาชน พัฒนาเศรษฐกิจท้องถิ่น และส่งเสริมการอนุรักษ์ทรัพยากรธรรมชาติในภูมิภาคอย่างยั่งยืน

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

การศึกษาวิจัยในอนาคตเพื่อพัฒนาการบินแบบทั่วไปในภูมิภาคเหนือตอนบนของประเทศไทยจำเป็นต้องมุ่งเน้นการสร้างองค์ความรู้เชิงประจักษ์ที่จะนำไปสู่การปฏิบัติได้จริง เริ่มจากการวิจัยเชิงเศรษฐศาสตร์ที่วิเคราะห์ต้นทุนและผลตอบแทนอย่างละเอียด เพื่อแสดงความคุ้มค่าในการลงทุนและดึงดูดผู้ประกอบการ ควบคู่กับการศึกษาเปรียบเทียบกฎระเบียบจากประเทศที่ประสบความสำเร็จในการพัฒนาการบินแบบทั่วไป เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงนโยบายที่เป็นรูปธรรม โดยเฉพาะการลดข้อจำกัดด้านทุนจดทะเบียนและภาษีนำเข้าอากาศยาน

การพัฒนาโมเดลธุรกิจที่ยั่งยืนและเหมาะสมกับบริบทของภูมิภาคเหนือตอนบนเป็นอีกประเด็นสำคัญที่ต้องศึกษาเพิ่มเติม ทั้งรูปแบบการร่วมลงทุนระหว่างภาครัฐ เอกชน และชุมชนท้องถิ่น การบูรณาการกับการท่องเที่ยวเชิงประสบการณ์ และกลยุทธ์การตลาดที่ตรงกลุ่มเป้าหมาย เพื่อให้เกิดความยั่งยืนทางธุรกิจ

ปัญหาการขาดแคลนบุคลากรต้องได้รับการแก้ไขผ่านการวิจัยความต้องการและการพัฒนาหลักสูตรการฝึกอบรมเฉพาะทาง รวมทั้งการสร้างความร่วมมือระหว่างสถาบันการศึกษาและผู้ประกอบการในการพัฒนาทักษะและยกระดับฝีมือแรงงานท้องถิ่นให้รองรับการขยายตัวของธุรกิจการบินแบบทั่วไป

ความเชื่อมั่นของผู้ใช้บริการเป็นอีกหนึ่งอุปสรรคสำคัญที่ต้องได้รับการแก้ไข จึงควรมีการวิจัยการรับรู้และทัศนคติของสาธารณชน พัฒนาแนวทางการสื่อสารที่มีประสิทธิภาพ และศึกษาระบบการกำกับดูแลความปลอดภัยที่เหมาะสม เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้ใช้บริการ

นอกจากนี้ การวิจัยด้านสิ่งแวดล้อมและความยั่งยืนมีความสำคัญไม่ยิ่งหย่อนไปกว่ากัน โดยควรประเมินผลกระทบต่อระบบนิเวศที่มีความอ่อนไหวในภูมิภาคเหนือ ศึกษาการใช้เทคโนโลยีสีเขียว และพัฒนาแนวทางการบริหารจัดการที่เป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม สอดคล้องกับหลักการท่องเที่ยวอย่างยั่งยืน

การวิจัยเชิงพื้นที่เฉพาะที่มุ่งเน้นการพัฒนาเส้นทางการบินเชื่อมโยงแหล่งท่องเที่ยวในจังหวัดเมืองรองและการศึกษาอากาศยานทางเลือกที่เหมาะสมกับภูมิประเทศ เช่น อากาศยานแบบ VTOL หรือการประยุกต์ใช้โดรนเพื่อการขนส่ง จะช่วยเพิ่มทางเลือกและลดข้อจำกัดด้านโครงสร้างพื้นฐาน

ท้ายที่สุด การวิจัยติดตามและประเมินผลโครงการนำร่องและมาตรการส่งเสริมที่ดำเนินการแล้ว จะช่วยให้เกิดการพัฒนาอย่างต่อเนื่องบนพื้นฐานของหลักฐานเชิงประจักษ์ การผลักดันงานวิจัยเหล่านี้อย่างจริงจังและบูรณาการ จะเป็นกุญแจสำคัญในการปลดล็อกศักยภาพของการบินแบบทั่วไป สร้างการเปลี่ยนแปลงเชิงโครงสร้างต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจของภูมิภาคเหนือตอนบน นำไปสู่การกระจายรายได้สู่ชุมชนท้องถิ่นและการพัฒนาที่ยั่งยืนอย่างแท้จริง

เอกสารอ้างอิง

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา (n.d.). เอกสารประกอบวิชา “ความรู้เบื้องต้นธุรกิจการบิน”(In Thai). (n.d.).

เข้าถึงได้จาก วิทยาลัยการจัดการอุตสาหกรรมการบิน สาขาการจัดการอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและบริการ

สืบค้น 15 กรกฎาคม 2567

Thairath on line. (4 มกราคม 2567). แฉงบ ก.ท่องเที่ยว เพิ่ม 5.59% ลุยยกระดับกิจกรรมท้องถิ่น ดึงดูด
ท่องเที่ยว (In Thai)(Online). เข้าถึงได้จาก <https://www.thairath.co.th/news/politic/2752493>
สืบค้น 31 กรกฎาคม 2567

วารสารสำนักงานที่ปรึกษาการศุลกากร ณ กรุงบรัสเซลส์ (กุมภาพันธ์ 2563). General Aviation “การบิน
ทั่วไป” ที่ไม่ใช้การบินธรรมดาทั่วไป หน้า 1 – 3 (In Thai)(Online). เข้าถึงได้จาก
https://brussels.customs.go.th/data_files/d18e9419dbac9d72347ecd281d76550b.pdf
สืบค้น 15 สิงหาคม 2567

กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา. (24 มกราคม 2567). สถานการณ์การท่องเที่ยวในประเทศ รายจังหวัด ปี 25673
(In Thai) (Online). เข้าถึงได้จาก <https://www.mots.go.th/news/category/760> สืบค้น 15
มกราคม 2568

สำนักงานประชาสัมพันธ์จังหวัดเชียงใหม่. (9 ธันวาคม 2566). สมาคมการบินภาคเหนือจัดสัมมนายกระดับการ
ท่องเที่ยวเชิงอากาศยาน. (In Thai) (Online). เข้าถึงได้จาก
<https://chiangmai.prd.go.th/th/content/category/detail/id/9/iid/239871>