



บทเรียนตรงแดง ICAO

การบินสู่...สนามบิน

เร่งทำ 'สุวรรณภูมิ' พร้อมจริง

หากยังจำกันได้คล้ายหลังไปเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2558 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization) หรือ ICAO ซึ่งเป็นองค์กรที่กำกับดูแลมาตรฐานความปลอดภัยของระบบการบินในประเทศต่าง ๆ ที่มีสมาชิก 191 ประเทศ ได้ "ปิดธงแดง" ให้กับประเทศไทย บนเว็บไซต์ของ ICAO หลังจากกรรมการบินพลเรือนไม่สามารถแก้ไขปัญหาค้างค้ำที่ มีนัยสำคัญต่อความปลอดภัยในการบิน ตามด้วยการประกาศผลว่าไทยตกจาก Category 1 มาอยู่ Category 2 โดยองค์การการบินพลเรือนแห่งสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration) หรือ FAA



รื้อถึงรัฐบาล พล.อ.ประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรี และหัวหน้าคณะรักษาความสงบแห่งชาติ (คสช.) ที่ได้สั่งการให้ กรรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม ตลอดจนหน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้รีบดำเนินการแก้ไขปัญหาโดยเร็ว เพราะนอกจากกระทบความเชื่อมั่นแล้ว ยังส่งผลให้ในบางประเทศ เช่น สหรัฐอเมริกา ยุโรป หรือญี่ปุ่น พิจารณาไม่อนุญาตให้เที่ยวบินจากไทยเข้าประเทศได้ เนื่องจากมีการกำหนดระดับความ

น่าเชื่อถือไว้ที่ระดับเอ จนเป็นปัญหากับเที่ยวบินในไทยในช่วงนั้นอย่างมาก มาวันนี้ทำให้สนามบินต่าง ๆ ที่อยู่ในประเทศไทย มีการปรับตัวมากขึ้น เพื่อเตรียมรองรับการตรวจสอบจาก ICAO อีกครั้ง ในด้านความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งจะมีการทดสอบในด้านต่าง ๆ อาทิ ความปลอดภัยลานบิน พื้นที่หวงห้ามการเข้า-ออก แผนเผชิญเหตุฉุกเฉิน ตรวจสอบและวัดจุดต้องห้ามฯ ว่าสิ่งเหล่านี้สามารถอยู่ในมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดไว้หรือไม่

สนามบินสุวรรณภูมิ ก็เป็นอีกแห่ง ที่เตรียมรับการทดสอบ ซึ่งเจ้าหน้าที่ทุกภาคส่วนก็ร่วมมือกันอย่างแข็งขัน เพื่อเตรียมแสดงให้เห็นว่าสนามบินของไทยนั้นมีความปลอดภัยสูงสุด ว่าคนร้ายนั้นจะไม่สามารถเดินผ่านสนามบินไปได้อย่างไร

แต่ในทางกลับกัน ด้านการให้บริการ ยังคงประสบปัญหามากมาย ทั้งเรื่อง ผู้โดยสารคับคั่ง ส่งผลให้มีการต่อคิวยาว การให้บริการของแท็กซี่ห้องน้ำไม่สะอาด นอกจากนี้การเช็คอิน การเอกซเรย์ การผ่านด่านตรวจคนเข้าเมือง การตรวจกระเป๋า จนถึงการรอรับกระเป๋า ยังใช้ระยะเวลา

ท่าอากาศยาน	พื้นที่	ประมาณการผู้โดยสาร					
		ปี 2560 (45 ล้าน)		ปี 2562 (60 ล้าน)		ปี 2564 (90 ล้าน)	
		ปัจจุบัน	ที่ควรเป็น	พื้นที่	จำนวนช่องตรวจฯ	พื้นที่	จำนวนช่องตรวจฯ
ทสภ	ขาเข้า	1771	4640	6960	150	9280	200
	ขาออก	770	3000	4500	90	6000	120
กรุงเทพ	ขาเข้า	760	1664				
	ขาออก	760	1536				
ภูเก็ต	ขาเข้า	660	2432				
	ขาออก	360	1334				
เชียงใหม่	ขาเข้า	220	1088				
	ขาออก	120	384				



พื้นที่ตามตาราง ไม่รวม พื้นที่ส่วนควบ พื้นที่ช่องตรวจฯ และพื้นที่ Back Office



รอรับบริการนาน และไม่มีความสะดวกรวดเร็ว มีบ่อยครั้งที่พบว่า... การเดินทางไปต่างประเทศของผู้โดยสารขาออกก็พบว่า ปัญหาเริ่มจากการเช็คอินของสายการบินต่าง ๆ ที่มีมักจะเปิดเช็คอินล่วงหน้า 2 ชั่วโมง ก่อนเดินทาง จึงทำให้ผู้โดยสารมาขึ้นรอเข้าคิวกันเป็นจำนวนมาก ปลายแถวยาวล้นจนออกไปถึงทางเดินในอาคาร ซึ่งผู้โดยสารจะใช้เวลาตรงนี้ค่อนข้างนานมาก จากนั้นเมื่อทำการเช็คอินเรียบร้อย ก็จะไปถึงจุดเอกซเรย์ โดยช่องบริการก็ไม่เพียงพอเช่นเดียวกันจนทำให้เกิดการล่าช้า เมื่อผ่านไปได้อีกก็จะเจอกับด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งพื้นที่ก็ยังคับแคบ โดยกระบวนการทั้งหมดนี้ใช้เวลาเดินทางรวม ๆ แล้วเกือบ 2 ชั่วโมง!!!

เมื่อดูสถิติตัวเลขของผู้โดยสารตั้งแต่ต้นปี 2560 ที่ผ่านมา พบว่าผู้โดยสารที่เข้าจะเดินทางมากสุดในช่วงเวลา 06.00-07.00 น. ส่วนขา



โครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส 2 คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในปี 2562 โดยมีวัตถุประสงค์และเป้าหมายเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้น 15 ล้านคนต่อปี ก็จากเดิม 45 ล้านคนต่อปี มาเป็น 60 ล้านคนต่อปี

เพียงแค่เฟส 1 ที่มีผู้โดยสารเดินทางประมาณ 39 ล้านคน ในปีที่แล้ว (2559) ยังประสบปัญหาผู้โดยสารแออัดจนคั่ง ก็ควรเร่งแก้

ปัญหาและเตรียมการรองรับอนาคต ก่อนที่เฟส 2 จะโผล่ในอีก 2 ปี และเฟสต่อ ๆ ไปในวันข้างหน้า จะเน้นการถูกรื้อเรียนว่าไม่ได้รับความสะดวกสบาย จึงไม่ใช่เรื่องที่จะปล่อยผ่านไปโดยง่าย ซึ่งทุกฝ่ายจะต้องบูรณาการร่วมกัน แต่ใครล่ะจะเป็นเจ้าภาพ...??? เพราะท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ไม่ใช่ของหน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่ง มีหน้าที่คอยต้อนรับนักท่องเที่ยว เพื่อสร้างความประทับใจ



ออกจะเดินทางมากที่สุดในช่วงเวลา 23.00-01.00 น. และ 08.00-09.00 น. ช่วงเวลานี้เจ้าหน้าที่เรียกว่า “ช่วงพีค” จึงทำให้เกิดปัญหาผู้โดยสารสะสมตกค้างเป็นจำนวนมาก

โดยพบว่าปัญหาส่วนใหญ่ที่มีผู้โดยสารตกค้าง ไม่ว่าจะเป็น การเช็คอิน การเอกซเรย์ ด่านตรวจคนเข้าเมือง ซึ่งมีพื้นที่บริการคับแคบเกินไป ประกอบกับช่องตรวจไม่เพียงพอ จึงทำให้เกิดบริการล่าช้า

ทั้งนี้จากการตรวจสอบในเว็บไซต์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association) หรือ

พร้อมกับรอยยิ้มบนพื้นแผ่นดินไทยตั้งแต่ก้าวแรก

กลางเดือนกรกฎาคม 2560 ที่กำลังจะมาถึงนี้ จะเป็นบททดสอบแล้วว่า สนามบินของไทยจะสอบผ่านหรือไม่ ซึ่งบทเรียนจาก “ธงแดง” ของ ICAO ที่ผ่านมา ก็แสดงให้เห็นถึงข้อบกพร่องที่มีอยู่แล้ว ถ้าหากสอบตกอีก คราวนี้ก็เลิกคิดในการตั้งเป้าเป็นศูนย์กลางการบินในทวีปเอเชียไปได้เลย!!!

จิระวัฒน์ สุยานนท์ รายงาน