

บทที่ 1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการบิน (Aviation)

ความหมาย

Aviation (N) หมายถึง ศิลปะและศาสตร์ในการบิน (English-Thai: NECTEC's Lexitron-2 Dictionary)

Aviation หมายถึง (เอวีเอ' เซิน) n. วิธีการบิน,วิชาการบิน,การออกแบบ พัฒนาและสร้างเครื่องบิน (flying) (English-Thai: HOPE Dictionary)

Aviation หมายถึง (n) การบิน,วิชาการบิน,วิธีการบิน (English-Thai: Nontri Dictionary)

AVIATION หมายถึง การบิน หรือ การขนส่งทางอากาศ เป็นการลำเลียง คน สัตว์ และสิ่งของ จากที่หนึ่งไปยังที่หนึ่ง โดยใช้ยานพาหนะเคลื่อนที่ไปในอากาศ (การขนส่งทางอากาศเริ่มจากเครื่องร่อน บอลลูน เรือเหาะ และในปัจจุบันใช้เครื่องบิน)

การปฏิบัติในการขนส่งทางอากาศโดยทั่วไป ทำโดยผู้ส่งสินค้าทำสัญญาขนส่งกับผู้ขนส่งสินค้า และผู้ขนส่งสินค้าจะรับภาระหน้าที่ในการขนส่งให้เสร็จถึงผู้รับสินค้า ผู้ขนส่งอาจเป็นได้ทั้งบริษัทสายการบิน หรือบริษัทขนส่งระหว่างประเทศ

วิวัฒนาการของการบิน

การบินมีวิวัฒนาการมาอย่างต่อเนื่อง ส่วนหนึ่งที่ผลักดันให้มีการคิดค้นเครื่องยนต์ และวัสดุใหม่ๆ ก็คือ สงครามที่ต้องเอาชนะกันด้วยความเร็ว และความสามารถในการบิน

การบิน (Aviation) หมายถึง การใช้อากาศยานเพื่อวัตถุประสงค์ที่ต้องการ

การบินในที่นี้หมายถึง การบินพลเรือน (Civil Aviation) ซึ่งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) แบ่งประเภทของการบินพลเรือน (Civil Aviation) ออกเป็น 3 ประเภท ดังนี้คือ

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

อย่างไรก็ตาม องค์การบริหารการบินของสหรัฐอเมริกา (Federal Aviation Administration: FAA) แบ่งการบินพลเรือนออกเป็น 2 ประเภท คือ:

- (1) การบินพาณิชย์ (Commercial Aviation) ซึ่งมีรายละเอียดเช่นเดียวกับที่ ICAO กำหนดและ
- (2) การบินที่ไม่มีใช้เพื่อการพาณิชย์ (Non - Commercial Aviation) ซึ่งมีรายละเอียด เช่นเดียวกับ การปฏิบัติงานทางอากาศ และการบินทั่วไปที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศกำหนด

งานการบินพลเรือนนั้นประกอบด้วยงานหลายประเภทที่มีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกันอย่างใกล้ชิด ซึ่งหน่วยงานต่างๆ ที่ปฏิบัติงานด้านการบินพลเรือนในแต่ละประเภทนั้น ก็มีความเกี่ยวข้องซึ่งกันและกัน และมีจุดประสงค์ไปในทิศทางเดียวกัน ดังนั้นผู้ที่ปฏิบัติงานด้านการบินพลเรือนจึงจำเป็นต้องมีความรู้ขั้นพื้นฐานของงานการบินพลเรือนโดยทั่วไปด้วย

งานการบินพลเรือนนี้เป็นงานบริการซึ่งสามารถแยกออก ได้หลายมุมมอง ในที่นี้จะกล่าวถึงงาน 2 ประเภท คือ

- 1.งานการขนส่งทางอากาศ (Air Transport) หรือการบินพาณิชย์ (Commercial Air Transport) และ
- 2.การบินอากาศ (Air Navigation) ซึ่งเป็นงานที่หลายหน่วยงานให้บริการกับผู้ทำการบิน

1.1.1 การบินพาณิชย์ หรือการบินเพื่อการค้า (Commercial Air Transport)

งานบริการขนส่งทางอากาศประเภทนี้ เป็นงานบริการที่ดำเนินการโดยมุ่งหวังเอาผลตอบแทนจากการบริการเป็นตัวเงินโดยตรง ซึ่งอาจคิดเป็น ค่าโดยสาร ค่าระวาง หรือค่าเช่า ก็ได้ ตัวอย่างที่เห็นได้ชัดของงานบริการขนส่งทางอากาศประเภทนี้คือ การประกอบการหรือการให้บริการของสายการบินต่างๆ

การบินพาณิชย์ หรือการให้บริการขนส่งทางอากาศ ประเภทนี้แบ่งออกเป็น 2 ลักษณะย่อย ๆ คือ

- 1.การบริการแบบประจำ (Scheduled Services)
- 2.การบริการแบบไม่ประจำ (Non-Scheduled Services)

เนื่องจากการบินพาณิชย์เป็นการบริการที่มีการตอบแทนในเชิงธุรกิจนั่นเอง จึงมักพบเห็นคำว่า "การบริการทางอากาศ" (Air Services) ในความหมายเดียวกัน

1.1.2 การบินทั่วไป (General Aviation)

หมายถึง การบินที่มีได้มีจุดประสงค์เพื่อหวังผลตอบแทนตามที่กล่าวแล้วในข้อ 1.1.1 การบินประเภทนี้ได้แก่การบินเพื่อการกีฬา การบินเพื่อหาความเพลิดเพลินของสมาชิกสโมสรการบินต่างๆ หรือการบินของส่วนบุคคล หรือนิติบุคคลที่เป็นเจ้าของเครื่องบิน เพื่อธุรกิจของตนเอง เป็นต้น

1.1.3 การทำการบนอากาศ (Aerial Work)

ได้แก่ การถ่ายรูปทางอากาศ การทำฝนเทียม การโปรยปุ๋ย หรือยากำจัดแมลงศัตรูพืช โดยที่การขนส่งทางอากาศนี้มีผลกระทบโดยตรงต่อเศรษฐกิจความมั่นคงของประเทศและความปลอดภัยต่อชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ดังนั้น ทางราชการจึงได้กำหนดให้ "การขนส่งทางอากาศเป็นกิจการค้าขายอันเป็นสาธารณูปโภค และผู้ที่ประกอบกิจการค้าขายดังกล่าวนี้ จะต้องได้รับอนุญาตหรือได้รับสัมปทานจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมเสียก่อน

(ตามประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2515) สำหรับการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport) นั้น ก็จะต้องได้รับการอนุญาตเช่นกัน โดยในมาตราที่ 27 ของพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 ระบุไว้ว่า "ห้ามมิให้อากาศยาน นอกจากอากาศยานต่างประเทศบินออกนอกราชอาณาจักร เว้นแต่จะได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากพนักงานเจ้าหน้าที่" (พนักงานเจ้าหน้าที่ในที่นี้คือ อธิบดีกรมการบินพาณิชย์ หรือผู้ซึ่งได้รับมอบหมายจากอธิบดีกรมการบินพาณิชย์ ตามประกาศกระทรวงคมนาคม เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2522) ซึ่งเป็นการกำหนดสำหรับอากาศยานที่จดทะเบียนเป็นของไทย

สำหรับอากาศยานต่างประเทศนั้น ข้อกำหนดตามมาตราที่ 28 ของพระราชบัญญัติเดียวกันนี้ กำหนดไว้ว่า "ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่าน หรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี"

การห้ามหรือการกำหนดให้อากาศยานประเทศอื่นบินผ่าน หรือขึ้นลงในประเทศของตนเองก่อนได้รับอนุญาตนั้น เป็นการปฏิบัติโดยทั่วไป ซึ่งทุกประเทศก็จะมีข้อห้ามหรือข้อกำหนดในลักษณะที่คล้ายคลึงกันนี้ เมื่อต่างคนต่างห้ามกันเช่นนี้ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศก็เกิดขึ้นไม่ได้ ดังนั้น เพื่อจะให้มีการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเกิดขึ้น จึงต้องมีการเจรจาตกลงกัน เพื่อขอหรือแลกเปลี่ยนผลตอบแทนซึ่งกันและกัน การเจรจาหรือข้อตกลงนี้เรียกว่า "ข้อตกลงสองฝ่าย หรือทวิภาคี (Bilateral Agreement)" เป็นการตกลงเพื่อที่จะขอหรือแลกเปลี่ยนสิทธิในการบินและการขนการจราจร (การขนผู้โดยสารและสินค้า) ซึ่งกันและกัน

ในการเจรจาเพื่อทำความตกลงทวิภาคีนี้ สำหรับประเทศไทยนั้นดำเนินการโดย "คณะกรรมการผู้แทนรัฐบาล เพื่อพิจารณาทำความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศกับรัฐบาลต่างประเทศเป็นประจำ"ซึ่งปลัดกระทรวงคมนาคมเป็นประธาน

ดังได้กล่าวมาแล้วในตอนต้นว่า การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศนั้น จะเกิดขึ้นได้ด้วยการทำข้อตกลงสองฝ่ายหรือทวิภาคี การทำข้อตกลงดังกล่าวนี้ เพื่อที่จะเป็นการขอหรือแลกเปลี่ยนสิทธิการบิน (Traffic Right) ซึ่งกันและกัน ซึ่งสิทธิการบินนี้จะระบุถึงสิทธิการรับขนการจราจร ซึ่งแบ่งออกเป็นหลายประเภทด้วยกัน ว่าจะให้ฝ่ายหนึ่งฝ่ายใดมีสิทธิในประเภทใดบ้าง ดังนั้น ในการที่สายการบินกำหนดตารางการบินขึ้นมาในแต่ละฤดูนั้น จึงต้องส่งให้กรมการบินพาณิชย์พิจารณาตรวจสอบว่า ตามตารางการบินนั้น ถูกต้องตามสิทธิที่จะได้รับตามข้อตกลงหรือไม่ เพื่อการอนุญาตต่อไป ทั้งนี้ทั้งนั้น กรมการบินพาณิชย์มิได้มีหน้าที่หรือความรับผิดชอบของกำหนดวัน เวลา เครื่องบินเข้า-ออกแต่อย่างใด และที่กรมการบินพาณิชย์อนุญาตตารางบินนั้น ก็เป็นการอนุญาตตามสิทธิที่สายการบินนั้นได้รับ คือมีจำนวนเที่ยวบินและแบบหรือชนิดของเครื่องบินถูกต้องตามข้อตกลงที่ได้ทำร่วมกันไว้เท่านั้นเอง

หัวใจของการบริการด้านการขนส่งทางอากาศ คือ สิ่งอำนวยความสะดวกและพิธีการต่างๆ ที่ให้กับผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง สินค้าและผู้ประกอบการ คือ สายการบิน บริการเหล่านี้ได้แก่ พิธีการทางด้านศุลกากร ตรวจคนเข้าเมือง ตรวจสอบโรค (คน สัตว์ และพืช) ความสะดวกของผู้โดยสารหรือสินค้าที่จะได้รับ นับตั้งแต่เดินทางจากตัวเมืองมาถึงท่าอากาศยาน ในขณะที่อยู่ภายในท่าอากาศยานจนออกขึ้นเครื่องบิน ในทางกลับกันก็คือ ความสะดวกของผู้โดยสารหรือสินค้าที่ลงจากเครื่องบินมาสู่ภายในท่าอากาศยาน และออกเข้าสู่เมือง และสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ที่ระบุไว้ในเอกสารแถลงข่าวการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP)

1.2 การเดินอากาศ (Air Navigation)

หมายถึง การปฏิบัติการขนส่งทางอากาศจากจุดหนึ่งไปยังอีกจุดหนึ่ง การเดินอากาศนี้เป็นงานที่ต้องมีความระมัดระวังเป็นพิเศษ ในเรื่องของความปลอดภัย เพราะความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการเดินอากาศนี้หมายถึงชีวิตและทรัพย์สินของผู้ประกอบการและผู้ใช้บริการ ดังนั้น งานด้านการเดินอากาศนี้จึงเป็นงานที่เกี่ยวข้องกัน ระหว่างผู้ประกอบการ อันได้แก่ สายการบิน นักบิน ผู้ให้บริการภาคพื้น และผู้ควบคุมในการปฏิบัติการบิน การเดินอากาศ เป็นงานที่หลายหน่วยงานให้บริการกับผู้ทำการบิน

งานด้านการเดินอากาศนี้ สามารถแยกออกเป็นงานย่อย ๆ ตามลักษณะของการควบคุมและการให้บริการได้เป็น 6 ประเภทด้วยกัน คือ

1.2.1 งานควบคุมและการให้บริการด้านสนามบิน

งานประเภทนี้ได้แก่ การก่อสร้างและให้บริการของสนามบิน การจัดหาสิ่งอำนวยความสะดวกและความปลอดภัย เครื่องช่วยการเดินอากาศต่าง ๆ ที่อยู่ภายในสนามบิน รวมถึงตลอดถึงการซ่อมบำรุงด้วย เพื่อให้บริการกับผู้โดยสาร สัมภาระเดินทาง สินค้า และวัสดุไปรษณีย์ภัณฑ์ และผู้ประกอบการ (สายการบิน) ด้วยความสะดวกและปลอดภัย

1.2.2 งานบริการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Services: ATS) งานบริการจราจรทางอากาศนี้ จุดประสงค์เพื่อที่จะ

- (1) ป้องกันอากาศยานไม่ให้ชนกันในขณะที่ทำการบิน
- (2) ป้องกันอากาศยานที่กำลังขับเคลื่อนไม่ให้ชนกันหรือชนกับสิ่งกีดขวางที่อยู่บนภาคพื้นที่ยกเว้นที่ขับเคลื่อนนั้น ๆ
- (3) ช่วยให้การจราจรทางอากาศดำเนินไปด้วยความเรียบร้อยและรวดเร็ว
- (4) ให้คำแนะนำและข้อมูลที่เป็นประโยชน์ต่อความปลอดภัย และ ประสิทธิภาพของการขนส่งทางอากาศ
- (5) แจ้งและช่วยเหลือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอากาศยานที่ประสบอุบัติเหตุ และอากาศยานที่ต้องการการช่วยเหลือและค้นหาทางบริการจราจรทางอากาศนี้ ได้แก่

1.2.2.1 การบริการควบคุมจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control Services)

การควบคุมจราจรทางอากาศ คือ การดูแลและจัดการให้การทำการบินและการขับเคลื่อนของอากาศยานดำเนินไปด้วยความเรียบร้อย ปลอดภัย และรวดเร็ว ซึ่งแบ่งออกได้เป็น

(1) **บริการควบคุมจราจรทางอากาศในเขตแกลงข่าวการบิน (Area Control Services)** เป็นงานให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินที่อยู่ในเส้นทางการบิน (Airways) ภายในเขตแกลงข่าวการบิน (Flight Information Region: FIR) ยกเว้น เขตควบคุมการบินของหอบังคับ การบิน (Terminal Control Area: TMA)

(2) **บริการควบคุมจราจรทางอากาศประชิดเขตสนามบิน** (Approach Control Services) เป็นการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินที่อยู่ภายในเขตควบคุมการบินของหอบังคับการบิน (TMA)

(3) **บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบิน** (Aerodrome Control Services) เป็นการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศแก่เครื่องบินในขณะที่กำลังทำการบินขึ้นหรือลงตลอดจนขณะที่ขับเคลื่อนอยู่บนทางวิ่ง ทางขับและ ลานจอด

1.2.2.2 การบริการข่าวการบิน (Flight Information Service: FIS)

งานประเภทนี้เป็นการให้บริการข่าวสำหรับการบินหรือคำแนะนำที่เป็นประโยชน์ และเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ ซึ่งได้แก่

- (1) ข้อมูลข่าวอากาศที่สำคัญ (SIGMET)
- (2) ข้อมูลสภาพการให้บริการของเครื่องช่วยการเดินอากาศ
- (3) ข้อมูลสภาพสนามบินและสิ่งอำนวยความสะดวกต่าง ๆ
- (4) ข่าวเกี่ยวกับการปล่อยบัลลูนที่ไม่มีคนบังคับ

1.2.2.3 การบริการระงับภัย (Alerting Service)

เป็นการบริการแจ้งข่าวฉุกเฉินแก่เครื่องบินที่อยู่ในเขตควบคุมการบินที่รับผิดชอบได้รับทราบหรือแจ้งให้หน่วยที่เกี่ยวข้องได้รับทราบเพื่อเตรียมการช่วยเหลือ เช่น ในกรณีที่มีเหตุฉุกเฉินเกิดขึ้นกับเครื่องบินหรือการติดต่อขาดหายไปนาน เป็นที่ผิดปกติ

1.2.3 งานบริการโทรคมนาคม (Aeronautical Telecommunication)

งานบริการโทรคมนาคมการบินแบ่งออกได้เป็น 4 ประเภท คือ

1.2.3.1 การบริการการบินประจำที่ (Aeronautical Fixed Service) คือ การบริการโทรคมนาคมการบินระหว่างสถานีที่อยู่บนภาคพื้น ดัวยกัน

1.2.3.2 การบริการการบินเคลื่อนที่ (Aeronautical Mobile Service) คือ การบริการโทรคมนาคมระหว่างอากาศยานกับสถานีการบิน ภาคพื้นดิน

1.2.3.2.1 การบริการวิทยุช่วยการเดินอากาศ (Aeronautical Radio Navigation Service) คือการบริการให้ความปลอดภัยในการเดินอากาศด้วยวิทยุช่วยกาเดินอากาศเพื่อให้อากาศยานสามารถหาตำแหน่งหรือทิศทางของตัวเองได้ หรือบอกให้ทราบถึงสิ่งกีดขวางการเดินอากาศ

1.2.3.2.2 การบริการกระจายเสียงการบิน (Aeronautical Broadcasting Service) ส่วนใหญ่ของบริการด้านนี้เป็นการส่งข่าวอากาศหรือแจ้งชื่อสถานี เครื่องช่วยการเดินอากาศ

1.2.4 **งานบริการอุตุนิยมวิทยา (Meteorological Service)** บริการอุตุนิยมวิทยาเป็นการให้ ข้อมูลข่าวอากาศ

- (1) ที่ทำอากาศยานที่เครื่องบินจะบินขึ้นในเวลานั้น
- (2) ที่ทำอากาศยานที่เครื่องบินจะไปลง ในเวลาที่ประมาณไว้ว่าจะถึง
- (3) ตามเส้นทางบิน และที่ทำอากาศยานที่อยู่ในเส้นทางบิน
- (4) ที่สนามบินสำรอง ตามที่กำหนดในแผนการบิน หรือที่ระบุไว้ในแผนการ เดินอากาศของภูมิภาค (Regional Air Navigation Plan) นี้ๆ

1.2.5 งานบริการค้นหาและช่วยเหลือ (Search and Rescue Service) เป็นบริการที่ให้ข่าว เกี่ยวกับการทำการบิน เช่น

- (1) ข่าวประกาศนักบิน (Notice to Air Men: NOTAM)
- (2) ข้อมูลในเอกสารข่าวเพื่อทำการบิน (Aeronautical Information Publication: AIP)
- (3) ข้อมูลก่อนทำการบิน (Pre-flight Information)

จะเห็นได้ว่า งานและบริการต่างๆ ในงานการบินพลเรือนนั้นมีหลายอย่าง และมีหลายหน่วยงานที่ปฏิบัติ และเกี่ยวข้องกันอยู่ดังได้กล่าวมาแล้ว สำหรับประเทศไทยนั้นมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง คือ

- กระทรวงคมนาคม
- กรมขนส่งทางอากาศ
- กรมอุตุนิยมวิทยา
- บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)
- บริษัทวิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
- สายการบินต่างๆ
- คณะกรรมการต่างๆด้านการบินพลเรือน

บรรณานุกรม

จุมพล ภิญโญสินวัฒน์. ความรับผิดชอบของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ และผู้ประกอบการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ. หลักสูตรปริญญาโทบริหารธุรกิจ, สาขาวิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2535. อัดสำเนา.

อุตสาหกรรมสายการบิน

อุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่แสดงถึงศักยภาพเศรษฐกิจของชาติหลายมิติ เช่น อุตสาหกรรมการบินขนส่ง อุตสาหกรรมสายการบิน อุตสาหกรรม การทำอากาศยาน อุตสาหกรรมการบริการจราจรทางอากาศ อุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงเครื่องบิน อุตสาหกรรมโฆษณาการสายการบิน และ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั้งทางตรงและทางอ้อมที่อาศัยการคมนาคมทางอากาศ โดยรวมธุรกิจการบิน ต่างๆในบริบทการบินเป็นองค์ประกอบหนึ่งของอุตสาหกรรมแห่งชาติที่ทำได้ GDP ปี ละหลายแสนล้านบาท จึงเป็นการท้าทายให้มหาวิทยาลัยต่างๆ ต้องพัฒนาเชิงแข่งขันให้นักศึกษาของตนเองเป็นมืออาชีพ เป็นสากล และมีความรู้หลากหลาย เพราะบริบทธุรกิจการบินเป็นสินค้าบริการที่มีโลกทัศน์กว้างไกล ตลาดแรงงานกว้างขวาง และเกิดนวัตกรรมการบิน การบริการบิน และการขนส่งทางอากาศ เจริญพลวัต ทำให้หลักสูตรธุรกิจการบินต้องพัฒนาให้ทันโลก ทันเทคโนโลยีการบินทุกมิติ ตลอดเวลาและสนใจผู้บริโภคพลอากาศโทวัชระ รณนภากาศ ฤทธาคนี อดีตนักบินกองทัพอากาศและนักบินประจำกองกำลังสหประชาชาติ

การขนส่งทางอากาศ หมายถึง กิจกรรมการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า พัสดุภัณฑ์และไปรษณีย์ภัณฑ์ ทั้งหลาย ที่เกี่ยวกับการใช้การบินด้วยเครื่องบินในการขนส่ง การทำอากาศยานสำหรับเครื่องบินขึ้นลงและรับบริการบริการซ่อมบำรุง การควบคุมการจราจรทางอากาศ การโฆษณาการสายการบินและอุตสาหกรรมสร้างและซ่อมบำรุงเครื่องบิน สนามบิน คือ เป็นสถานที่สำหรับเครื่องบินนำเครื่องขึ้นและลงจอดรวมทั้งการรับบริการ ส่วนประกอบของสนามบินอย่างน้อยต้องมีลู่วิ่งเวย์ ทางขับ (Taxi ways) ลานจอด (Apron) และโดยทั่วไปจะประกอบด้วยตัวอาคารหรือที่เรียกว่าอาคารผู้โดยสารทั้งขาเข้าและขาออก นอกจากนี้สำหรับสนามบินพาณิชย์ มักจะประกอบไปด้วย บริการควบคุมการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Control)และสิ่งอำนวยความสะดวกต่อผู้โดยสาร ได้แก่ ร้านอาหารและร้านขายของ สำหรับสนามบินทหารนิยมใช้คำว่า (Airbase)แอร์เบสหรือ(Airfield) แอร์ฟิลด์

1. องค์ประกอบของธุรกิจการบิน

- 1.1 บริษัทการบิน หรือสายการบิน (Airlines)
- 1.2 อากาศยานที่ใช้ในการบิน หรือเครื่องบิน (Aircraft)
- 1.3 ท่าอากาศยาน หรือสนามบิน (Airport)
- 1.4 เครื่องอำนวยความสะดวกในการบิน (Air Navigation Aids)

2. ธุรกิจการบิน เป็นธุรกิจที่ทำหน้าที่ด้านขนส่งทางอากาศ แบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

- 2.1 อุตสาหกรรมการบิน (Airline Industry) ทำหน้าที่บริการรับส่งผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศ โดยใช้บริการสายการบินพาณิชย์จากท่าบลหนึ่งไปสู่ท่าบลหนึ่งให้เกิดความปลอดภัยสูงสุด
- 2.2 อุตสาหกรรมการขนส่งสินค้าและพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ (Air Freight Industry)

3. ความสำคัญของธุรกิจการบิน

- 3.1 ความปลอดภัย
- 3.2 ความได้เปรียบในด้านความเร็ว
- 3.3 ความสะดวกสบายในการเดินทาง
- 3.4 ส่งเสริมการท่องเที่ยวและสร้างรายได้จากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว

3.5 ช่วยแก้ปัญหาท้องถิ่นในเขตทุรกันดาร

3.6 ปักจี้พื้นฐานในการประกอบธุรกิจการเดินทาง เช่น การเติมเชื้อเพลิงและการซ่อมบำรุง

3.7 อำนวยความสะดวกด้านการขนส่งผู้โดยสาร สินค้า และพัสดุภัณฑ์ทางอากาศ และ

3.8 ความสำคัญด้านเศรษฐกิจของประเทศ การส่งออก การขนส่งทางอากาศอย่างปลอดภัย รวดเร็ว และมีประสิทธิภาพในการแข่งขัน

4. ความสำคัญด้านสังคมและวัฒนธรรม

ธุรกิจการบินทำให้ผู้คนในโลกเดินทางระหว่างประเทศได้รวดเร็ว ลดช่องว่างของความแตกต่างระหว่างเชื้อชาติ วัฒนธรรม สังคม เศรษฐกิจและฐานะทางสังคม และสร้างความเข้าใจอันดีของคนในโลกได้ง่ายขึ้นกว่าในอดีต

5. ความสำคัญต่อชื่อเสียงภาพพจน์ของประเทศ

ในฐานะสายการบินแห่งชาติของภาครัฐและภาคเอกชน มีโอกาสประชาสัมพันธ์และเสนอรูปลักษณ์ของประเทศเจ้าของสายการบินให้เป็นที่รู้จักในประชาคมโลก โดยเฉพาะอย่างยิ่งในด้านวัฒนธรรมการบริการ

6. โครงสร้างพื้นฐานกิจการบินพาณิชย์มีลักษณะสำคัญ 4 ประการ คือ.

6.1 โครงสร้างพื้นฐาน คือ การบินเป็นอุตสาหกรรมที่มีการลงทุนสูงเนื่องจากเครื่องบินมีราคาแพง สนามบินต้องการพื้นที่กว้างใหญ่มาก การจราจรทางอากาศใช้เทคโนโลยีสูงและต้นทุนการบริการสูง กิจกรรมพาณิชย์สนองความต้องการของผู้โดยสาร กิจกรรมการพัฒนาที่ดินรอบ ๆ ท่าอากาศยาน

6.2 กิจการท่าอากาศยานมีลักษณะผูกขาด คือ ส่วนใหญ่เป็นของรัฐบาล รัฐควบคุมทำให้ต้นทุนการลงจอดสูงเพราะไม่มีการแข่งขัน

6.3 บทบาทการบินพาณิชย์ด้านต่าง ๆ คือ ส่งผลกระทบต่อประเทศ ด้านความมั่นคง การเมือง เศรษฐกิจ สังคม และสิ่งแวดล้อม เช่น เสรีในการบินในแต่ละประเทศ กฎหมายการเดินทางอากาศและการปล่อยมลภาวะในบรรยากาศและมลภาวะเสียง

6.4 การบินพาณิชย์มีกิจกรรมประกอบมาก คือ การรักษาความปลอดภัย การควบคุมการจราจรทางอากาศ ระบบไฟฟ้าสนามบิน การสื่อสาร การโทรคมนาคมและการขนส่งมวลชน

อุตสาหกรรมการบิน

1. ลักษณะของธุรกิจการบิน

1.1 ธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นธุรกิจที่มีความซับซ้อนยุ่งยากในการบริหารและต้องใช้ต้นทุนในการดำเนินกิจการสูงมาก เพราะต้นทุนสูงมากในการจัดหาอากาศยาน การจ้างนักบิน ช่างเครื่องยนต์ ช่าง อุปกรณ์ Avionics เช่น วิทยุอุปกรณ์ป้องกันการบินชนกัน และเรดาร์ และช่างที่ชำนาญเฉพาะเกี่ยวกับเครื่องบินแบบนั้นๆ เพราะเครื่องบินแต่ละแบบออกแบบไม่เหมือนกัน จึงเป็นเรื่องของความชำนาญพิเศษ ตลอดจนค่าใช้จ่ายในการฝึกอบรมนักบินและช่างสาขาต่างๆ นั้น ต้องใช้ค่าใช้จ่ายสูงเมื่อต้องส่งนักบินไปฝึกอบรมในประเทศ

ผู้ผลิต

1.2 ธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับราคาน้ำมันดิบที่อาจจะเกิดการเปลี่ยนแปลงได้อย่างรวดเร็ว เช่นในกรณีวิกฤติการณ์น้ำมันของโลกปี ค.ศ.1973 หรือในช่วงสงครามอ่าวเปอร์เซีย และในปัจจุบันที่น้ำมันมีความต้องการอย่างมาก และมีภาวะราคาขึ้นๆ ลงๆ ยากที่จะพยากรณ์ จนสายการบินต้องใช้หลัก Surchage ที่ผลักภาระให้กับผู้บริโภค

1.3 ธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นธุรกิจที่จำเป็นต้องพึ่งพาเกี่ยวข้องกับธุรกิจบริการอื่น ๆ เช่น การขนส่งมวลชนระหว่างสนามบินกับตัวเมือง การบริการภาคพื้นดินที่เกี่ยวข้องกับองค์กรอื่น ๆ เช่น การบริการเรื่องการรักษาความปลอดภัย การบริการขนกระเป๋า เจ้าหน้าที่บริการลานจอด และสะพานเชื่อมเครื่องบินกับสถานีจอดเครื่องบิน เป็นต้น

1.4 ธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นธุรกิจที่ให้บริการโดยตรงกับลูกค้า คือผู้โดยสาร และความต้องการของผู้โดยสารมีความละเอียดอ่อนและหลากหลาย ตลอดจนมีการเปลี่ยนแปลงทางพฤติกรรมในหลายๆด้าน เช่น พฤติกรรมการบริโภคและการตอบสนองลูกค้าที่รสนิยมแตกต่างกันตามพื้นฐานสังคม การศึกษา ประสบการณ์ เพศ และอายุ

1.5 ธุรกิจการบินพาณิชย์ มีการแข่งขันรุนแรง ถึงแม้ว่าจะมีคู่แข่งน้อยราย การเข้าสู่ตลาดกระทำได้อย่างก็ตาม แต่การกำหนดนโยบายการดำเนินธุรกิจมีความเป็นพลวัตสูงเช่น สายการบินราคาประหยัด (Low cost airlines) และกลยุทธ์ในการให้บริการทั้งระบบอุตสาหกรรมสายการบิน จึงมีความจำเป็นและสำคัญมากในการให้บริการที่เป็นเลิศอยู่ตลอดเวลา

1.6 ต้นทุนการตลาดสูง รวมทั้งต้นทุนเบี้ยประกันสูงครอบคลุมการประกันชีวิตผู้โดยสารที่องค์การบินพลเรือนสากลและสมาคมการขนส่งทางอากาศนานาชาติกำหนด

2. ปัญหาเกี่ยวกับปัจจัยอื่นๆ ที่เชื่อมโยงกับธุรกิจการบินพาณิชย์

ธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นบริการเพียงด้านหนึ่งของวงจรการเดินทางเท่านั้น ไม่ว่าจะเดินทางเพื่อจุดประสงค์ทางธุรกิจ การขนส่งเพื่อเสริมการเดินทาง และเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว หรืออื่นใดก็ตาม ฉะนั้นความสำเร็จของธุรกิจการบินพาณิชย์ จำเป็นต้องอาศัยความพร้อมของบริการด้านอื่น ๆ ที่จะช่วยให้วงจรการเดินทางครบสมบูรณ์ เช่นเส้นทางคมนาคมทางบก เพราะผู้โดยสารเครื่องบินต้องสามารถเดินทางโดยรถไปยังสนามบินต้นทาง และเมื่อถึงสนามบินปลายทางแล้ว ก็ต้องเดินทางโดยรถต่อไปอีก จนถึงที่หมายของการเดินทางอย่างสะดวกรวดเร็ว การบริการรถรับ - ส่งที่ผู้โดยสารสายการบิน มีแหล่งตลาดที่จะป้อนผู้โดยสารให้เพียงพอคุ้มทุนในการบริการการบิน ธุรกิจการบินพาณิชย์เป็นธุรกิจที่มีความเสี่ยงสูง ใช้เงินลงทุนมาก ต้องมีจำนวนผู้โดยสารเฉลี่ยตลอดปี ที่สูงพอจึงจะคุ้มกับการลงทุน การบริการที่พักโรงแรม ร้านอาหาร เพราะผู้โดยสารจำเป็นต้องมีที่พักที่รับประทานอาหารในอัตราต่าง ๆ และต้องให้สอดคล้องกับกำลังซื้อทุกระดับ การบริการสื่อสาร เช่น วิทยุคลื่นความถี่สูง (VHF) โทรศัพท์ โทรศัพท์มือถือ เทกซ์ แฟกซ์ และอินเทอร์เน็ต เพื่อความสะดวกและรวดเร็วในการติดต่อสื่อสาร ฯลฯ ปัจจัยที่กล่าวมาข้างต้นนี้ จะเป็นข้อจำกัดในการพัฒนาธุรกิจการบินพาณิชย์ของเอกชน เพราะจะไม่สามารถดำเนินการไปได้อย่างมีประสิทธิภาพและคุ้มทุนถ้าขาดบริการต่างๆที่เกี่ยวข้องมาช่วยรองรับให้ครบวงจร

3. ปัญหาเกี่ยวกับใบอนุญาตประกอบการ

อายุใบอนุญาตประกอบการ ทั้งเส้นทางบินและสนามบินของเอกชน รัฐบาลไทยจะออกให้ในระยะเวลาเพียง 5 ปี โดยไม่มีเงื่อนไขของการต่ออายุใบอนุญาต ทำให้มีปัญหาในแง่ของการจัดหาเงินทุน ธุรกิจการบินพาณิชย์และสนามบินต้องใช้เงินลงทุนจำนวนมาก ทำให้สถาบันการเงินทั้งหลายขาดความมั่นใจที่จะปล่อยเงินให้ธนาคารพาณิชย์ในประเทศยังไม่เชื่อมั่นว่ารัฐจะอนุญาตให้เอกชนประกอบกิจการได้ตลอดไปและเห็นว่าใบอนุญาต 5 ปี เมื่อหมดอายุแล้วอาจจะไม่ต่อให้ ความไม่มั่นใจทำนองนี้สืบเนื่องมาจากประสบการณ์ในอดีตของบริษัทแอร์สยาม ซึ่งเป็นบริษัทเอกชนที่ถูกถอนใบอนุญาตโดยรัฐบาลสมัยนั้น ที่ประสบปัญหาในด้านการจัดหาเครื่องบิน เพราะระยะเวลาเป็นข้อจำกัดถึงการเช่า เช่าซื้อ หรือซื้อเครื่องบินโดยเฉพาะประการหลังนี้ เพราะเครื่องบินมีราคาสูง ตัวอย่างปัญหาที่สายการบินแอร์สยามประสบเช่น เครื่องบิน DASH-8 Serial 100 ราคาขายประมาณ 9 ล้านเหรียญสหรัฐ ฯ การจัดซื้อและนำมาใช้ดำเนินการการบินจะต้องใช้เวลาคืนทุนไม่ต่ำกว่า 12 ปี ขึ้นไป หากประสบปัญหาขาดทุนจะต้องเลิกกิจการไป ผู้ที่เคยใช้บริการเส้นทางบินนั้นเป็นประจำอาจไม่พอใจ และถ้าร้องเรียนขึ้นมาก็เป็นไปได้ที่รัฐจะขอบังคับซื้อในราคาถูกเพื่อให้สายการบินอื่นมาดำเนินการแทน ปัจจุบันเหตุการณ์เช่นนี้คงไม่เกิดขึ้นแล้วเพราะหลักการค้าเสรีและมีการบริการขนส่งมิติอื่นทดแทนหรือมีสายการบินอื่นมาลงทุนแทน

4. ปัญหาด้านกฎหมายภาษีอากร

ธุรกิจการบินในประเทศไทยมีปัญหาด้านกฎหมายในส่วนที่เกี่ยวกับภาษีอากร แต่เดิมนั้นการนำเข้าเครื่องบินได้รับการยกเว้นภาษีอากร จนเมื่อวันที่ 3 เมษายน พ.ศ.2528 รัฐบาลได้ออกพระราชกำหนดพิกัดอัตราศุลกากร (ฉบับที่ 45) พ.ศ.2528 ให้เรียกเก็บภาษีศุลกากรจากการนำเข้าอากาศยานร้อยละ 5 ของราคาเครื่องบิน หลังจากนั้นกระทรวงคมนาคมได้มีหนังสือ ที่ คค.0206/5633 ลงวันที่ 23 เมษายน 2529 ถึงกระทรวงการคลัง ขอให้พิจารณาขอยกเว้นอากรขาเข้า หรือผ่อนคลายเป็นสมควรสำหรับการนำเข้าเครื่องบินเข้าประเทศของบริษัท สหกลแอร์ เพื่อใช้ในการประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ ในเดือนพฤศจิกายนปีเดียวกัน กระทรวงการคลัง ก็ได้ ออกประกาศกระทรวงการคลัง ที่ ศก.8/2529 ให้ลดภาษีอากรขาเข้าสำหรับ

เครื่องบินลงจากร้อยละ 5 เหลือร้อยละ 1 ทำให้การเรียกเก็บอัตราอากรศุลกากรนั้น สำหรับการนำเข้าอากาศยานจะเรียกเก็บทุกกรณีไม่มีข้อยกเว้น และเรียกเก็บจากราคาอากาศยาน แม้ว่าผู้นำเข้าจะเช่าอากาศยานดังกล่าวเข้ามาก็ตาม ธุรกิจการ

บินจำเป็นต้องใช้วิธีการเช่าเครื่องบินมาใช้ และต้องสับเปลี่ยนเครื่องบินเป็นครั้งคราว ทำให้ต้องเสียภาษีสูงเมื่อเรียกเก็บในอัตราราคาอากาศยานทุกครั้งที่นำเครื่องบินเข้าและเนื่องจากอากาศยานมีราคาค่อนข้างสูงการเรียกเก็บอากรของศุลกากรคิดจากราคาอากาศยานเป็นฐานในการคำนวณภาษี ทำให้ภาษีนำเข้าอากาศยานสูงด้วยนอกจากภาษีการนำเข้าแล้ว ยังต้องถูกเรียกเก็บภาษีการค้าและภาษีบำรุงท้องที่อีกล่วงหน้าต่างหากอีกด้วยดังนั้นจากวิธีการเรียกเก็บภาษีการนำเข้าอากาศยานเช่นนี้ ทำให้ธุรกิจการบินต้องประสบปัญหา เพราะมีผลกระทบต่อการลงทุนเบื้องต้นของบริษัท ถ้าบริษัทผลกำไรให้แก่ผู้โดยสาร ค่าโดยสารก็อาจจะต้องแพงขึ้น จนทำให้ไม่มีผู้ใช้บริการเท่าที่ควร และกิจการก็จะไม่สามารถดำเนินไปได้ตามนโยบายของทางราชการที่จะพัฒนาการเดินทางทางอากาศ

5. ปัญหาบุคลากรที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน

ปัจจุบันนี้บุคลากรด้านนักบินและช่างมีไม่เพียงพอ ปัญหานี้เป็นทั่วโลกของธุรกิจการบิน มิใช่แต่ประเทศไทยเท่านั้น สายการบินของรัฐได้เปรียบกว่าเอกชน เพราะสามารถยืมบุคลากรจากกองทัพอากาศมาใช้ได้ใน ระยะที่ขาดแคลน แต่เอกชนไม่สามารถกระทำเช่นนั้นได้ ปัญหาการขาดแคลนนี้จะนำไปอีกนานตราบเท่าที่ อัตราการท่องเที่ยวยังเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ เช่นนี้ และรัฐยังไม่สามารถจัดสถานที่สำหรับฝึกสอนนักบินและช่างได้ พอตามต้องการ

6. ปัญหาเส้นทางบิน

ในการขอเส้นทางบินนั้น สายการบินของรัฐมีสิทธิที่จะเลือกก่อน ส่วนสายการบินเอกชนนั้นจะทำการบินไม่ได้ เฉพาะในเส้นทางที่สายการบินของรัฐไม่ประสงค์จะบินแล้วเท่านั้น ข้อจำกัดนี้ทำให้โอกาสที่จะเลือกเส้นทางอื่นจะเป็นไปได้ทางธุรกิจแคบลงสำหรับเอกชน หลังจากสงครามเย็นระหว่างค่ายอภิมหาอำนาจได้ยุติลง ซึ่งเกิดจากผลพวงของการล่มสลายของ

สหภาพโซเวียต และวิวัฒนาการทางเทคโนโลยีการติดต่อสื่อสารโทรคมนาคมที่ประยุกต์กับคอมพิวเตอร์ ตลอดจนจนการค้าระหว่างโลกเปลี่ยนแปลงระบบการค้าเสรีที่เข้มข้นกว่าอดีต หรือความไร้พรมแดนทางการค้าจึง เด่นชัดขึ้น ตลอดจนความตื่นตัวในเรื่องการบริหารทรัพยากรธรรมชาติ และการพิทักษ์รักษาสิ่งแวดล้อม เป็นผลให้แหล่งท่องเที่ยวได้รับการพัฒนาเพื่อสนองตอบให้มนุษย์เข้าสู่ธรรมชาติและใช้เวลาการพักผ่อนมากขึ้น การขนส่งทุกมิติจึงเป็นปัจจัยสำคัญที่เด่นชัดขึ้นในการรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการผลิตและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวที่ขยายตัวอย่างรวดเร็ว ซึ่งนำรายได้เข้าประเทศได้เป็นจำนวนมากมหาศาล ธุรกิจบริการในด้านต่าง ๆ จึงมีการพัฒนาเพื่อรองรับให้เกิดความสมดุลและเหมาะสมกับโอกาสที่อำนวยอยู่ในปัจจุบัน ดังนั้น ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาเป็นที่ประจักษ์ชัดว่าในประเทศไทยมีการขยายธุรกิจบริการอย่างรวดเร็ว มีโรงแรมทันสมัย สถานที่พักผ่อนและสนามกอล์ฟเกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักร ตั้งแต่รัฐบาลใช้แผนพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมฉบับที่ 7 เป็นเครื่องมือการพัฒนาประเทศและเน้นในเรื่องอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้เป็นวาระสำคัญ และขยายผลให้แผนพัฒนาการทางเศรษฐกิจและสังคมฉบับปัจจุบันอุตสาหกรรมบริการขนส่งได้รับการพัฒนา โดยเฉพาะการขนส่งทางอากาศเนื่องจากธุรกิจการบินพาณิชย์ เป็นธุรกิจที่มีความยุ่งยากซับซ้อนในการบริหาร และต้องใช้ทุนมากจึงจำเป็นต้องกำหนดแนวคิดเชิงกลยุทธ์ให้สอดคล้องเหมาะสมกับสภาพการ ตลอดจนมีความอ่อนตัวได้ตามสถานการณ์ภายในและภายนอกประเทศ

คำนิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจการบิน

DEFINITIONS OF AIRLINE BUSINESS TERMS

1. PASSENGER (PAX) ผู้โดยสาร
2. FREIGHT พัสดุภัณฑ์
3. EXCESS BAGGAGE สัมภาระเกินพิกัด
4. MAIL ไปรษณีย์ภัณฑ์

5. CARGO สินค้า

6. SCHEDULED FLIGHTS เที่ยวบินปกติ หมายถึง เที่ยวบินที่กำหนดไว้ในตารางบิน (TPI)

7. NON-SCHEDULED FLIGHTS เที่ยวบินพิเศษ หมายถึง เที่ยวบินที่ไม่ได้กำหนดไว้ในตารางการบิน (TPI)

8. MARKET SHARE ส่วนแบ่งการตลาด หมายถึง จำนวนผู้โดยสารคิดเป็นเปอร์เซ็นต์ของแต่ละสายการบิน ที่เดินทางใน SECTOR เดียวกัน