

สำหรับช่วงเดือนกรกฎาคมนี้ ข่าวสารด้านการบินที่อยู่ในความสนใจของทั่วโลก คือ **ข่าวอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารแอร์บัส 320 ของสายการบินแทม** ที่สิ้นโถงออกนอกทางวิ่งของสนามบินคอนคองฮัส ประเทศบราซิล ซึ่งนับเป็นอุบัติเหตุครั้งร้ายแรงที่สุดในประวัติศาสตร์การบินของบราซิล ซึ่งส่งผลให้ผู้โดยสารและลูกเรือ 186 คน บนเครื่องบินลำนั้นเสียชีวิตทั้งหมด รวมทั้งคนที่อยู่บนภาคพื้นดินอีกจำนวนหนึ่ง

สาเหตุของอุบัติเหตุดังกล่าว สันนิษฐานว่าอาจเกี่ยวข้องกับเรื่องของมาตรฐานความปลอดภัยของสนามบิน ซึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายฝ่ายได้ให้ทัศนะว่า สนามบินคอนคองฮัส นั้น ตั้งอยู่ใกล้กับเขตชุมชนบริเวณใจกลางเมืองหลวงทางการเงินของบราซิล และมีทางวิ่งที่สั้นเกินไป รวมทั้งจะสั้นมากเวลาฝนตก เนื่องจาก ไม่มีร่องระบายน้ำ โดยยังไม่มีการเจาะร่องเพื่อช่วยการระบายน้ำลงท่อนในวันทีฝนตก ทั้งยังช่วยให้เครื่องบินยึดเกาะพื้นมากขึ้นและไม่ลื่นเวลาลงจอด

ล่าสุดนั้น อัยการสูงสุดบราซิลขอให้ยุติการนำเครื่องขึ้นและลง จนกว่าจะมีการมาตรการรักษาความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพ ในขณะที่เดียวกัน องค์กรนักบินนานาชาติ ได้ออกมาเรียกร้องว่า ทางวิ่งของสนามบินต่างๆ ควรจะมีพื้นที่รองรับกรณีเครื่องบินโถงอีกอย่างน้อย 1,000 ฟุต เพื่อความปลอดภัย และชี้ว่าอุบัติเหตุในครั้งนี้ คืออีกครั้งที่สะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นต้องมีทางวิ่งที่ปลอดภัย

อย่างไรก็ตาม ไม่ว่าจะสาเหตุของอุบัติเหตุในครั้งนี้จะเกิดขึ้นจากอะไร แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นกับทั้งชีวิตและทรัพย์สินของชาวบราซิล รวมทั้งความน่าเชื่อถือของระบบการบินของบราซิลนั้น เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นว่า หน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก จะต้องเพิ่มความรัดกุมและใส่ใจกับเรื่องของมาตรฐานความปลอดภัยด้านการบินให้มากยิ่งขึ้น

สำหรับข่าวสารการบินภายในประเทศนั้น ในเดือนกรกฎาคมนี้ ความสนใจก็ยังคงอยู่ที่เรื่อง **การเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นของสายการบินไทยแอร์เอเชีย** และ **ความคืบหน้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

ด้านธุรกิจสายการบิน

สายการบินภายในประเทศ

ในปัจจุบัน แนวโน้มการแข่งขันทางการตลาดของธุรกิจสายการบินภายในประเทศนั้น มีความรุนแรงเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะการใช้กลยุทธ์ด้านราคา จะเห็นว่า สายการบินเกือบทุกแห่ง ต่างจัดรายการส่งเสริมการขายและลดอัตราค่าโดยสาร เพื่อเพิ่มยอดขายบัตรโดยสาร โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ แต่ที่น่าสนใจ ก็คือ สายการบินปกติ อย่าง การบินไทย และ บางกอกแอร์เวย์ ก็มีแนวโน้มที่จะพัฒนา

กลยุทธ์ด้านราคา เพื่อให้สามารถแข่งขันในตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำ ตัวอย่างโปรโมชันในปัจจุบัน เช่น

สายการบิน ไทย ลดค่าตัวเส้นทางในประเทศลงมา ร้อยละ 50
สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เปิดโอกาส ให้ผู้โดยสารที่จองตั๋วโดยสารผ่านเว็บไซต์ในราคาพิเศษเริ่มต้นที่ 500 บาท
สายการบินนกแอร์ จัดโปรโมชัน 3 ขวบ 3 บาท ลดราคาตัวเริ่มต้นที่ 3 บาท จำนวน 33,000 ที่นั่ง
สายการบิน ไทยแอร์เอเชีย จัดโปรโมชันพิเศษสำหรับเส้นทางในประเทศ เฉพาะสมาชิกเดินทางเที่ยวเดียว เริ่มต้นที่ 1 บาท จำนวน 1.5 หมื่นที่นั่ง
สายการบินวันทูโก ใช้กลยุทธ์ซื้อตัวเครื่องบิน แคมห้องพักโรงแรม

นอกจากนี้ แนวโน้มความเปลี่ยนแปลงของธุรกิจสายการบินของไทย ที่อาจมีให้เห็นอีกประการหนึ่ง ก็คือ การควบคุมเนื้อหาการโฆษณาประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับโปรโมชันราคาค่าบัตรโดยสารของสายการบินต่างๆ

แม้ว่า การจัดโปรโมชันหรือลดราคาค่าโดยสารนั้น เป็นสิ่งที่สายการบินสามารถดำเนินการได้ เพราะระเบียบของกรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ไม่ได้กำหนดอัตราค่าโดยสารขั้นต่ำไว้ ทำให้สายการบินสามารถลดราคาค่าโดยสารได้แบบไม่มีข้อจำกัด ซึ่งการแข่งขันที่เกิดขึ้นจะก่อประโยชน์สูงสุดกับประชาชน แต่ที่ผ่านมา การโฆษณาโปรโมชันการลดราคานี้ๆ ส่วนใหญ่มีเงื่อนไขทำให้ผู้บริโภคเกิดความสับสน

ดังนั้น ขอ. จึงจะเชิญผู้ประกอบการสายการบินในประเทศทั้งหมด ได้แก่ สายการบินไทย สายการบินนกแอร์ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินวันทูโก สายการบินพีบีแอร์ และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส เพื่อร่วมหารือเกี่ยวกับการจัดโปรโมชันและการกำหนดอัตราค่าโดยสารในปัจจุบัน โดยเตรียมการดำเนินการดังนี้

1. การกำหนดให้สายการบินทุกแห่ง จะต้องแจ้งรายละเอียดและเงื่อนไขในการกำหนดอัตราค่าโดยสารมายัง ขอ. ทุกครั้ง จากเดิมที่ไม่ได้กำหนด เพื่อรวบรวมข้อมูลการเดินทางในช่วงโปรโมชัน และนำข้อมูลชี้แจงและทำความเข้าใจกับประชาชนต่อไป

2. การออกมาตรการควบคุมการโฆษณาค่าตัวโดยสาร โดยสายการบินทุกแห่งจะต้องแจ้งราคา ค่าตัวโดยสารสุทธิและรายละเอียดการเดินทางทั้งหมดให้ประชาชนได้รับทราบ

สำหรับข้อสรุปจากการหารือที่จะเกิดขึ้น เป็นสิ่งที่จะต้องติดตามผลต่อไป

ส่วนประเด็นสุดท้ายที่น่าสนใจสำหรับภาพรวมของธุรกิจสายการบินของไทย คือ **เรื่องความคืบหน้าในกรณีการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างผู้ถือหุ้นของสายการบินไทยแอร์เอเชีย**

จากการตรวจสอบคดีการถือครองหุ้นสายการบินไทยแอร์เอเชีย ในช่วงที่กลุ่มชิน คอร์ปอเรชั่น ถือครอง และมีสัดส่วนผู้ถือหุ้นต่างชาติเกินกว่าร้อยละ 49 ทำให้โครงสร้างผู้ถือหุ้นในไทยแอร์เอเชียไม่ถูกต้องตามคุณสมบัติของผู้ขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศและคุณสมบัติของผู้ขอทะเบียนอากาศยาน ที่กำหนดไว้ ตาม พ.ร.บ.การเดินอากาศ พ.ศ.2547 ล่าสุดนี้ อัยการสูงสุดได้สรุปสำนวนเรียบร้อยแล้ว และอยู่ระหว่างการรวบรวมหลักฐานส่งฟ้องศาลอาญา สำหรับโทษสูงสุดที่กฎหมายกำหนดไว้สายการบินไทยแอร์เอเชีย จะต้องถูกปรับถึง 4,000 ล้านบาท และจำคุกไม่เกิน 6 เดือน โดยข้อมูลของ ขอ. ได้รายงานให้อัยการสูงสุดรับทราบเป็นค่าปรับประมาณ 80 ล้านบาท แต่ต้องขึ้นอยู่การพิจารณาของศาล

อย่างไรก็ตาม การดำเนินคดีดังกล่าวจะไม่ส่งผลกระทบต่อการบินในปัจจุบันของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งคาดว่าโทษจะไม่ถึงขั้นการเพิกถอนใบอนุญาตประกอบการบิน เพราะถือว่ามี การปรับโครงสร้าง

สร้างผู้ถือหุ้นให้ถูกต้องตามคุณสมบัติแล้ว สำหรับโครงสร้างใหม่ของผู้ถือหุ้นที่ซื้อหุ้นมาจากกลุ่มชิน-คอร์ดปอเรชั่น ตรวจสอบแล้วพบว่า เป็นคนไทยมาถือหุ้นทั้งหมด และบริษัทได้แจ้งจดทะเบียนในการขอสิทธิทำการบินอย่างถูกต้องตามกฎหมายแล้ว โดยใช้ชื่อ บริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด และสายการบินไทยแอร์-เอเชีย เหมือนเดิมโดยได้รับสิทธิในการบินอย่างถูกต้องตามกฎหมาย เพราะมีสัดส่วนคนไทยถือครองหุ้นร้อยละ 51 ส่วนประเด็นเมื่อศาลยังไม่มีคำพิพากษา ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิเปลี่ยนผู้ถือหุ้นได้หรือไม่ เป็นหน้าที่ของตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกระทรวงพาณิชย์จะเป็นผู้ตรวจสอบ

สายการบินต่างชาติ

การพัฒนาฝูงบินของสายการบินต่างๆ

ในช่วงเดือนกรกฎาคมนี้ สายการบินหลายแห่งมีแนวโน้มการขยายและเพิ่มประสิทธิภาพฝูงบิน โดยเฉพาะสายการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ได้แก่

1. สายการบินไทเกอร์ แอร์เวย์ส

สายการบินไทเกอร์ แอร์เวย์ส เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของสิงคโปร์ ได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสตระกูล เอ320 จำนวนทั้งสิ้น 30 ลำ รวมทั้งสิทธิพิเศษทางการค้าอีก 20 ลำ ในอนาคต ปัจจุบัน ไทเกอร์ แอร์เวย์ส มีเครื่องบินตระกูลเอ320 ประจำฝูงบินทั้งสิ้น 9 ลำ และมีกำหนดจะรับมอบอีก 11 ลำ ในปี 2553 เมื่อรวมกับการสั่งซื้อในครั้งนี้ จะทำให้ฝูงบินตระกูล เอ320 ของไทเกอร์ แอร์เวย์ส มีจำนวนสูงสุดถึง 70 ลำ

2. สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์

สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ จะรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A-321 จากบริษัทแอร์บัสอินดัสตรี (Airbus Industrie) อีก 1 ลำในสัปดาห์ปลายเดือน ก.ค.นี้ ซึ่งจะเป็นลำที่ 2 หลังจากส่งมอบลำแรกไปเมื่อต้นปี 2550 จากทั้งหมดจำนวน 10 ลำ ที่สั่งซื้อเมื่อปี 2547 ส่วนลำที่ 3 มีกำหนดส่งมอบในเดือน พ.ย.ปีนี้ ซึ่งจะช่วยให้เวียดนามแอร์ไลน์ สามารถขยายเส้นทางบินในประเทศและบินเชื่อมประเทศเพื่อนบ้านได้อย่างสะดวกยิ่งขึ้น สำหรับอีก 7 ลำที่เหลือจะมีการทยอยส่งมอบไปจนถึงปี 2553

นอกจากนั้น ในช่วงต้นปี 2551 เวียดนามแอร์ไลน์ยังจะได้รับเครื่องบินโบอิง 787 "ดริมลายเนอร์" ลำแรกจากจำนวน 4 ลำที่สั่งซื้อไปเมื่อปี 2548

เวียดนามแอร์ไลน์ได้รับอนุมัติให้ซื้อเครื่องบินโดยสารที่สามารถบินระยะไกลเพิ่มได้อีกจำนวน 10 ลำ และได้พิจารณาโบอิง 787 เป็นอันดับแรก นอกจากนั้นยังจะจัดซื้อเครื่องบินขนาดเล็กอีก 5 ลำ เพื่อใช้บินในประเทศ ซึ่งคาดว่าจะเป็เครื่องบินแบบ ATR72 ที่ผลิตโดยฝรั่งเศส

รัฐบาลยังอนุมัติให้สายการบินแห่งชาติดำเนินการเช่าเครื่องบินที่บินระยะไกลและไกลได้อีกตามความเหมาะสม ซึ่งคาดว่าจะเป็เครื่องบินโบอิง 777-300ER อันเป็เครื่องบินแบบที่ใช้บินเชื่อมปลายทางยุโรปกับออสเตรเลียในปัจจุบัน

เวียดนามแอร์ไลน์ มีความพยายามอย่างหนักที่จะเร่งขยายฝูงบินจากที่มีอยู่เพียง 48 ลำ ในปัจจุบัน ให้เป็นกว่า 80 ลำภายในปี 2558 ทั้งนี้เพื่อรองรับจำนวนผู้โดยสารที่ขยายตัวปีละประมาณร้อยละ 10-15 ซึ่งข้อจำกัดในเรื่องเครื่องบินที่ไม่เพียงพอ ทำให้เวียดนามแอร์ไลน์ไม่สามารถเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน หรือขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้นได้

ในปัจจุบันเวียดนามแอร์ไลน์บินสู่ 24 ปลายทางในเอเชีย ออสเตรเลีย และ ยุโรป มีความร่วมมือกับสายการบินฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ส และ ยูไนเต็ดแอร์ไลน์ส ในการจำหน่ายตั๋วโดยสารโดยใช้รหัสร่วมกัน ในไตรมาสแรกของปี 2550 เวียดนามแอร์ไลน์ได้ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทั้งหมด 2.03 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 16.8 เมื่อเทียบช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

เวียดนามแอร์ไลน์ตั้งเป้าจะให้บริการผู้โดยสารเพิ่ม ร้อยละ 14 ต่อปี หรือคิดเป็นจำนวนประมาณ 7.7 ล้านคนในปีนี้ โดยเกือบครึ่งหนึ่งจะเป็นผู้โดยสารชาวต่างชาติ

3. สายการบินลาวแอร์ไลน์

สายการบินลาวแอร์ไลน์ สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแบบ MA60 จากบริษัทซีอานการบิน (Xi'an Aircraft Industry Corp) ประเทศจีน เพิ่มอีก 2 ลำ หลังจากการสั่งซื้อ 2 ลำแรกที่ส่งมอบเมื่อปีที่แล้วน่าพึงพอใจ เมื่อได้รับมอบเครื่องบิน MA60 ที่สั่งซื้อใหม่ จะทำให้รัฐวิสาหกิจการบินลาวมีเครื่องบินในใช้งานรวมเป็นทั้งหมด 6 ลำ รวมเครื่องบินแบบ ATR72 ที่ผลิตในฝรั่งเศสอีกจำนวน 2 ลำ

เครื่องบิน MA60 ติดเครื่องยนต์แบบไอพ่น-ใบพัด (Turboprop) รุ่น PW 127 J ผลิตโดยบริษัท แพรตต์ แอนด์ วิตนีย์ (Pratt & Whitney) ของสหรัฐฯ จากโรงงานผลิตในควิเบก ประเทศแคนาดา ส่วนใบพัดผลิตโดยบริษัท แฮมิลตัน ซันด์สเตรนด์ ของสหรัฐฯ (Hamilton Sundstrand of America) เครื่องบิน MA60 มีสมรรถนะบินด้วยความเร็วถึง 514 กม./ชม. บรรทุกผู้โดยสารได้สูงสุดจำนวน 56 คน

สายการบินลาวแอร์ไลน์ ได้ขยายเส้นทางการบินใหม่ๆ อีกจำนวนมาก รวมทั้งการเพิ่มเที่ยวบิน เวียงจันทน์-กรุงเทพฯ และ หลวงพระบาง-กรุงเทพฯ การเปิดบินเชื่อมเมืองปากเซ-ในภาคใต้กับเมืองเสียมราฐ และกรุงพนมเปญในกัมพูชา กับเส้นทางเวียงจันทน์-กรุงฮานอยในเวียดนาม

การพัฒนาฝูงบินของสายการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้นี้ แสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคที่มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ซึ่งจะสามารถทำให้การบินของภูมิภาคมีความเข้มแข็ง ในขณะเดียวกัน ก็มีผลต่อการแข่งขันทางธุรกิจของอุตสาหกรรมการบินของไทย

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาของสายการบินลาวนั้น เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องให้ความสนใจ เพราะสายการบินลาวเป็นลูกค้าเป้าหมายของ สบพ. ในหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี-เครื่องบิน ดังนั้น การขยายฝูงบินของลาว จึงเป็นปัจจัยในเชิงบวกของ สบพ. ซึ่ง สบพ. ควรติดตามอย่างใกล้ชิด และเปิดตลาดให้ได้

ด้านท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในปัจจุบัน อัตราการเติบโตของการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเที่ยวบินในช่วงฤดูร้อนปี 2550 มีจำนวนสูงถึงประมาณ 1,100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ มากกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึง 200 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

อย่างไรก็ตาม ปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น แม้ว่าหน่วยเกี่ยวข้องจะเร่งดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้น เพื่อให้เกิดทั้งความพร้อมทางด้านกายภาพ และ ความพร้อมทางการให้บริการ แต่ก็ยังมีปัญหาเพิ่มเติมที่เกิดขึ้นและต้องเร่งปรับปรุง คือ **เรื่องการรักษาความปลอดภัยภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ซึ่งจากการสุ่มปรายงานผลการสำรวจเกี่ยวกับความพร้อมทางการรักษาความปลอดภัยภายในสนามบินสุวรรณภูมิของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เพื่อให้เป็นไปตามคำแนะนำมาตรฐานการรักษาความปลอดภัยท่าอากาศยานนานาชาติ 8 ประการ และเพื่อให้ได้เป็นไปตาม

มาตรฐานสากลตามของ ICAO และคู่มือรักษาความปลอดภัยของ IATA พบว่า มาตรฐานในการตรวจค้นของ สนามบินสุวรรณภูมิยังด้อยกว่ามาตรฐานเดิมที่สนามบินดอนเมือง ซึ่ง IATA ได้เสนอแนะให้ ทอท.ดำเนินการ จัดจุดตรวจค้นผู้โดยสารให้เป็นแบบ Centralized Screening Checkpoint และพนักงานตรวจค้นควรเป็น เจ้าหน้าที่ของ ทอท. และจะต้องมีการแบ่งแยกผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นและยังไม่ผ่านการตรวจค้นออกจากกันอย่างชัดเจน เนื่องจากยังมีหลายพื้นที่ที่พบว่าผู้โดยสารที่ผ่านการตรวจค้นสามารถติดต่อกับ บุคคลภายนอกได้ นอกจากนี้ ควรเพิ่มอุปกรณ์ตรวจค้นสัตว์หรือสิ่งของขนาดใหญ่ เช่น ฆวนการออก ใบอนุญาตผ่านเข้าออกชั่วคราว และตรวจสอบยานพาหนะโดยจะต้องทำเป็นระบบและมีขั้นตอนปฏิบัติที่ ชัดเจนในทุกเรื่อง

นอกจากนี้ ประเด็นปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอีกประเด็นที่หลายหน่วยเกี่ยวข้อง โดยเฉพาะ อย่างยิ่ง ผู้บริหารสายการบิน ยังมีความกังวล ก็คือ **ความไม่ชัดเจนของนโยบายการบริหารงาน** ทั้งนโยบาย การดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ใน ลักษณะ single airport หรือ dual airport เนื่องจากมีผลต่อการวางแผนงานในอนาคตของแต่ละสายการบิน

นายไบรอัน ซินแคลร์ ทอมป์สัน ผู้จัดการทั่วไป สายการบิน สวิส และ นายกษมาคมธุรกิจการบิน (Board of Airline Representatives หรือ BAR) ประเทศไทย ซึ่งมีสมาชิกคือสายการบินต่างประเทศที่มี เส้นทางบินเข้ามาในประเทศไทย ในเรื่องปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในมุมมองของ สายการบิน ต่างชาติ อันประกอบด้วย 3 ปัญหาหลัก สรุปได้ดังนี้

1. นโยบายที่ไม่ชัดเจนในการดำเนินกิจการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะความไม่ชัดเจน ในแผนการลงทุนโครงสร้างพื้นฐานใหม่เพิ่มเติม ทั้งอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ และรันเวย์แห่งที่ 3 เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับสายการบินในอนาคต และการเพิ่มความถี่ในการบินสำหรับสายการบินที่ ดำเนินการอยู่ปัจจุบัน เนื่องจากขณะนี้แนวโน้มผู้โดยสารที่ใช้สนามบินสุวรรณภูมิลินปีนี้จะถึง 44 ล้านคน ซึ่งใกล้เคียงความจุของสนามบินที่รองรับ 45 ล้านคนแล้ว

ปัญหาดังกล่าวนี้ ส่งผลให้เกิดปัญหาที่สำคัญยิ่งตามมา คือ ปัญหาความเชื่อมั่นของนักลงทุนที่มีต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สมาชิกสายการบินหลายแห่งไม่มีความมั่นใจต่อนโยบายการบินของไทย และจะส่งผลต่อการวางแผนธุรกิจในการเพิ่มหรือเปิดเที่ยวบินใหม่ มายังกรุงเทพฯ ของบรรดาสายการบิน ต่างประเทศในอีก 5 ปีข้างหน้า

2. การปรับค่าธรรมเนียมขึ้น-ลงท่าอากาศยาน(แลนด์ดิ้งฟี) ขึ้นอีกร้อยละ 35 ส่งผลให้ค่าแลนด์ดิ้งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สูงกว่าท่าอากาศยานอื่นๆ ในประเทศใกล้เคียงที่เป็นคู่แข่งกัน ทั้งมาเลเซีย และ สิงคโปร์

ปัญหานี้ อาจเป็นแรงจูงใจสำคัญที่ทำให้สายการบินต่างชาติลดการเพิ่มเที่ยวบินมายังกรุงเทพฯ เนื่องจากจะทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินสูงขึ้น ซึ่งในสถานการณ์ธุรกิจการบินที่มีการแข่งขันสูงเช่นนี้ ประกอบกับต้นทุนค่าน้ำมันที่แพงขึ้น ทำให้ทุกสายการบินจะต้องประหยัดค่าใช้จ่ายในส่วนอื่นๆ

3. นโยบายการเปิดใช้ 2 สนามบินพร้อมกันในกรุงเทพฯ ซึ่งทำให้เกิดมีปัญหาระเบิดการเปลี่ยนเที่ยวบิน และสร้างความไม่สะดวกแก่ผู้โดยสารอย่างมาก เพราะผู้โดยสารที่มาจากต่างประเทศ กว่าร้อยละ 70 จะต้องเข้ามาต่อเครื่องเพื่อเดินทางต่อไปยังแหล่งท่องเที่ยว หรือประเทศอื่นๆ และ สายการบินส่วนใหญ่ ร้อยละ 73 ก็เป็นสายการบินที่จำเป็นต้องเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างในประเทศและต่างประเทศ ซึ่งการมี 2 สนามบิน ทำให้ผู้โดยสารต้องใช้เวลาต่อเครื่องนานกว่า 1-2 ชั่วโมง จากเดิมที่ใช้สนามบินดอนเมืองจะ เสียเวลาต่อเครื่องเพียง 50 นาที

เช่นเดียวกับ สายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งสนับสนุนให้กรุงเทพฯ มีสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียว (Single Airport) โดยเชื่อมั่นว่าสุวรรณภูมิ จะเป็นศูนย์กลางในการต่อเครื่องบิน (ฮับ) ได้ดีที่สุดสำหรับสายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ เช่นเดียวกับแอร์พอร์ตฮับต่างๆ ของสายการบินในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ทั่วโลก ไม่ว่าจะเป็นแฟรงค์เฟิร์ต , นาริตะ, ชิคาโก และ ลอสแอนเจลิส นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานของไทยในแบบ Dual Airport นั้น จะทำให้ไทยสูญเสียความเป็นแอร์พอร์ตฮับของสตาร์อัลไลแอนซ์ และส่งผลกระทบต่อการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินของไทย เนื่องจากการจะเป็นแอร์พอร์ต ฮับได้ ความรวดเร็วในการต่อเครื่องบินถือเป็นสิ่งสำคัญ โดยสตาร์อัลไลแอนซ์ต้องการให้การบินไทยคงเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมดไว้ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะจะทำให้ฐานะความเป็นฮับของสตาร์อัลไลแอนซ์ลดลง เนื่องจากผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินมาลงที่สุวรรณภูมินั้น ไม่ได้มาเที่ยวไทยอย่างเดียว แต่มีส่วนที่ต้องต่อเครื่องบินจากสุวรรณภูมิไปยังประเทศอื่นด้วย

อย่างไรก็ตาม กรมการขนส่งทางอากาศ ระบุว่า การใช้ 2 ท่าอากาศยาน จะช่วยลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสายการบินหลายแห่งขอเพิ่มเที่ยวบินที่ทำ0หารบินมายังสุวรรณภูมิ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจำนวนเพิ่มขึ้น และเมื่อใช้ควบคู่กับท่าอากาศยานดอนเมือง ทำให้สามารถรองรับการเติบโตของผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นอีก ร้อยละ 7-8

ปัญหาต่างๆ ดังกล่าว เริ่มส่งผลกระทบต่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการเป็นรูปธรรมชัดเจนแล้ว คือ

1. ผู้ประกอบการสายการบินบางแห่งตัดสินใจเปลี่ยนเส้นทางการบินไปลงประเทศที่มีศักยภาพมากกว่า เช่น จีน อินเดีย เวียดนาม ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการก่อสร้างสนามบินนานาชาติที่เมืองโฮจิมินห์ ที่คาดว่า 5-8 ปีข้างหน้าจะเปิดให้บริการด้วยขีดความสามารถสูงสุด รองรับผู้โดยสารในปีแรก 100 ล้านคนต่อปี โดยในแผนการดำเนินงานธุรกิจ 5 ปี ของสมาชิก BAR ส่วนใหญ่ จะไม่มีแผนที่จะเพิ่มเที่ยวบินเพื่อบินเข้ามาในประเทศไทย โดยเฉพาะที่สนามบินสุวรรณภูมิ และสมาชิก BAR ยังมีความเห็นว่า หากจะเลือกบินเข้ามาในภูมิภาคนี้ คงเลือกบินลงที่กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย จีน อินเดีย หรือ เวียดนาม ซึ่งค่าใช้จ่ายถูกกว่า

2. หลายสายการบินได้ลดเที่ยวบินตรงมากรุงเทพฯ และเพิ่มเส้นทางบินไปประเทศอื่นแทน เช่น สายการบินสวิส อินเตอร์เนชั่นแนล แอร์ไลน์ ซึ่งในปัจจุบันทำการบินมายังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สัปดาห์ละ 6 เที่ยวบิน แม้ว่าความต้องการของลูกค้า จะสามารถเพิ่มเที่ยวบินเป็นสัปดาห์ละ 7-10 เที่ยวบินได้ แต่เพราะค่าแลนด์ดิงที่สูงมาก จึงทำให้สายการบินหันไปเพิ่มเที่ยวบินไปลงที่กรุงเดลี ประเทศอินเดียแทนที่จะทำการบินมาที่สุวรรณภูมิ ส่วนสายการบินลพท์ฮันซ่า จะลดการเพิ่มเที่ยวบินมากรุงเทพฯ แต่หันไปเพิ่มเที่ยวบินเข้าประเทศจีนแทน

3. เมื่อจำนวนเที่ยวบินของสายการบินระหว่างประเทศลดลง ทำให้นักท่องเที่ยวระดับบน และกลุ่มนักธุรกิจ ที่เดินทางเข้ามาประเทศไทย จะลดจำนวนลงด้วย เพราะมีเที่ยวบินเข้ามาประเทศไทยน้อย ทำให้คนกลุ่มนี้ไม่ได้รับความสะดวก สายการบินใหม่ๆ ที่เปิดเส้นทางบินเข้ามาประเทศไทย ส่วนใหญ่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำ และ สายการบินจากกลุ่มประเทศในตะวันออกกลาง ดังนั้น นักท่องเที่ยวกลุ่มที่เพิ่มขึ้นมาในประเทศไทยขณะนี้ จึงเป็นกลุ่มนักท่องเที่ยวทั่วไป และ กลุ่มเมดิคัล ทัวริซึม เท่านั้น

จะเห็นว่า ปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น เป็นปัญหาที่กระทบไปสู่ภาพรวมของเศรษฐกิจของประเทศ ดังนั้น จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างจริงจังและเร่งด่วน

ในขณะนี้ ทอท. กำลังรอผลการศึกษาคำขอทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ที่ ทอท. ได้ว่าจ้างผู้เชี่ยวชาญจาก องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เป็นผู้ดำเนินการศึกษาในวงเงิน 40 ล้านบาท ซึ่งเป็นการทบทวนแผนเดิมของบริษัทที่ปรึกษา General Engineering Consultant (GEC) เคยศึกษาไว้ตั้งแต่ปี 2537 แต่ปัจจุบันสถานการณ์เปลี่ยนแปลงไป เพราะการขยายตัวของเที่ยวบินสายการบินต้นทุนต่ำ

ICAO จะต้องศึกษาให้ชัดเจนถึงแผนการลงทุนในระยะยาวของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะในเฟส 2 ว่าควรจะมีการลงทุนมากน้อยแค่ไหน เมื่อวิเคราะห์จากปริมาณการรองรับของทั้งสองสนามบิน และแผนของการบริหารจัดการท่าอากาศยานแบบ Dual Airport ที่คาดว่าจะใช้เวลาศึกษาประมาณ 8 เดือน ขณะเดียวกัน ทอท. ก็กำลังอยู่ระหว่างศึกษาแนวทางการบริหารจัดการสนามบินในลักษณะ Dual Airport ในต่างประเทศ อาทิ อังกฤษ สหรัฐอเมริกา ที่มีกว่า 3-4 สนามบิน เพื่อเปรียบเทียบข้อดีข้อเสีย และ นำเสนอเป็นข้อมูลให้กระทรวงคมนาคมและรัฐบาลได้ตัดสินใจต่อไป

ท่าอากาศยานภูมิภาคในสังกัดของ ขอ.

ขอ. มีนโยบายที่จะแยกให้ท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง 26 แห่ง ออกจาก ขอ. เพื่อให้การบริหารเป็นเอกเทศ ตามหลักการบริหารงานสมัยใหม่ ซึ่งจะต้องแยกกันผู้กำกับดูแลออกจากผู้ประกอบการ รวมทั้ง เพื่อให้ท่าอากาศยานภูมิภาคสามารถเลี้ยงตัวเองได้ ที่ผ่านมา พบว่า ผลประกอบการของท่าอากาศยานส่วนภูมิภาคทั้งหมดล้วนแต่มีสภาพการขาดทุน โดยรัฐบาลต้องสนับสนุนงบประมาณในการดำเนินงาน ในขณะนี้ ขอ. มอบหมายให้ 3 หน่วยงาน คือ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ สำนักงานกฤษฎีกา และ ICAO เข้ามา ทำการศึกษารูปแบบการบริหารงาน

ท่าอากาศยานที่น่าจะมีศักยภาพ ได้แก่ ท่าอากาศยานจังหวัดกระบี่ ซึ่งปัจจุบันเป็นท่าอากาศยานนานาชาติ สามารถรองรับเที่ยวบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในช่วง โลว์ซีซั่นมีเที่ยวบินเข้ามาวันละ 9 เที่ยวบิน ประกอบด้วย สายการบินการบินไทย จำนวน 2 เที่ยวบิน แอร์เอเชีย จำนวน 3 เที่ยวบิน วันทูโก จำนวน 2 เที่ยวบิน นกแอร์จำนวน 1 เที่ยวบิน และสายการบินไทเกอร์แอร์อีก 1 เที่ยวบิน ส่วนในช่วงไฮซีซั่นที่ผ่านมามีจำนวนเที่ยวบินมากเป็นอันดับ 4 ของประเทศ รองลงมาจากสุวรรณภูมิ ภูเก็ต และเชียงใหม่ ตามลำดับ

ส่วน ท่าอากาศยานจังหวัดนครราชสีมา ขอ. ก็อยู่ระหว่างเชิญชวนสายการบินให้เปิดบริการเที่ยวบินพาณิชย์ที่สนามบินนครราชสีมา ต่อเนื่องจากที่จะเปิดเที่ยวบินระหว่างการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 24 ซึ่งสามารถอนุมัติได้พร้อมกันถึง 2 สายการบิน เพราะสนามบินมีศักยภาพเพียงพอ พร้อมทั้งยกเว้นภาษีขึ้น -ลงจอดเครื่องบินนานถึง 3 ปี โดยเส้นทางบินที่กรมการขนส่งทางอากาศผลักดันคือ เส้นทางระหว่าง นครราชสีมา-เชียงใหม่ เชียงใหม่-นครราชสีมา และนครราชสีมา-หาดใหญ่ หาดใหญ่-นครราชสีมา

นอกจากนี้ ขอ. ยังมีนโยบายให้การสนับสนุนเอกชนในการทำการเปิดเส้นทางบินเชื่อมโยงไปยังภูมิภาคต่างๆ เพื่อลดปัญหาการรวมศูนย์กันอยู่แต่ที่กรุงเทพฯ เช่น การบินเชื่อมภาคเหนือ-อีสาน ของสายการบินนกแอร์ ทั้งนี้ ขอ. จะมีเงื่อนไขพิเศษในการได้รับการยกเว้นค่าธรรมเนียมให้เป็นเวลา 3 ปี และจะหาวิธีการต่างๆ ที่จะช่วยเหลือในการลดค่าใช้จ่ายของสายการบินด้วย แต่ปัญหาที่พบ คือ ความไม่คุ้มค่าในการลงทุนของสายการบิน ดังนั้น การบินเชื่อมโยงภูมิภาค จึงมีเพียงการบินเชื่อมโยงภาคเหนือ – ภาคอีสานเพียง 2 ภาคเท่านั้นในขณะนี้

ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

ในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการซ่อมบำรุงอากาศยาน ในเดือนกรกฎาคมนี้ มีเรื่องเกี่ยวกับแผนการขยายศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บกท.

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) มีแผนที่จะขยายการก่อสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานในอนาคตที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เนื่องจากความต้องการของเครื่องบินในสายการบินต่าง ๆ มีสัดส่วนเพิ่มเฉลี่ยร้อยละ 4-5 ต่อปี โดยเฉพาะจีนและอินเดีย ซึ่งมีเติบโตประมาณร้อยละ 10 ต่อปี ดังนั้น เห็นว่าการสร้างศูนย์ซ่อมอากาศยานจะช่วยให้เกิดการจ้างงานและนารายได้เข้าประเทศเป็นจำนวนมาก ปัจจุบัน ศูนย์ซ่อมอากาศยานของบกท. ที่ดอนเมืองและสนามบินสุวรรณภูมิเน้นการซ่อมเครื่องยนต์และลำตัว ไม่ใช่เป็นการซ่อมใหญ่ทั้งลำ

พื้นที่ในท่าอากาศยานดอนเมืองเหมาะสมที่จะเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานใหญ่ในเอเชีย เพราะมีพื้นที่ขนาดใหญ่ และมีความพร้อมในหลายด้าน ถ้ารัฐบาลสนับสนุนด้านสิทธิประโยชน์ใจให้นักลงทุนเข้ามาในประเทศไทย จะทำให้ไทยแข่งขันกับฮ่องกงและสิงคโปร์ได้ อย่างไรก็ตาม ต้องรอนโยบายที่ชัดเจนของ ทอท. ในเรื่องการใช้ประโยชน์พื้นที่ของท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อป้องกันมิให้เกิดความเสียหาย หาก บกท. ลงทุนไปก่อนล่วงหน้า

ในประเด็นนี้ มีความเกี่ยวข้องกับ สบพ. โดยตรง เนื่องจากในการขยายศูนย์ซ่อมอากาศยานของ บกท. นั้น จำเป็นต้องมีเตรียมบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยานให้พร้อม ดังนั้น สบพ. ควรศึกษาและติดตามโครงการนี้ ของ บกท. พร้อมกับวางแผนการผลิตบุคลากรเพื่อรองรับการขยายตัวที่จะเกิดขึ้น

ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้พัฒนาและดำเนินการระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System : BOBCAT) เพื่อให้บริการแก่ทุกสายการบินที่ทำการบินจากภูมิภาคเอเชียใต้และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ไปยังทวีปยุโรป โดยผ่านประเทศอัฟกานิสถาน ซึ่งมีข้อจำกัดในการรองรับปริมาณเที่ยวบิน โดยเฉพาะช่วงเวลา 03.00-06.59 น.ที่มีความแออัดมาก ระบบดังกล่าวจะทำให้สายการบินประหยัดเวลาในการบินลงจากเดิม 30 นาที-1 ชม.และประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย

ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (BOBCAT) เป็นระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศระบบแรกในภูมิภาค และในโลกที่ให้บริการเครื่องบินเดินทางระยะยาว โดยตั้งเป้าหมายที่อยู่ห่างจากสนามบินที่วิ่งขึ้น เป็นระยะเวลาระหว่าง 1 ถึง 6 ชั่วโมง ซึ่งการทำงานได้รับความร่วมมือจากประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก รวมถึงจำเป็นต้องประสานงานกับสายการบินมากกว่า 30 สายการบิน

หลักการทำงานของ BOBCAT ระบบจะบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ทุกสายการบินที่ต้องการทำการบินในเส้นทางที่ผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปยังยุโรปจะต้อง login เข้ามาในระบบ เพื่อให้ระบบจัดช่วงเวลา ความสูง และเส้นทางบินให้แก่เครื่องบินว่าจะต้องทำการบิน (เวลาวิ่งขึ้น) เวลาใด เพื่อที่เมื่อบินมาถึงประเทศอัฟกานิสถานแล้ว สามารถทำการบินได้อย่างคล่องตัวและปลอดภัยสูงสุด และที่สำคัญช่วยให้สายการบินสามารถประหยัดสัดส่วนการให้บริการระบบแก่สายการบิน

การผลิตบุคลากรด้านการบิน

ความก้าวหน้าในด้านการผลิตบุคลากรด้านการบินนั้น สบพ. เอง มีแผนขยายฐานการผลิตบุคลากรด้านการบิน ซึ่งจะแยกโครงสร้างการบริหารเป็นหน่วยธุรกิจ เพื่อให้สามารถผลิตบุคลากรได้ตรงกับความต้องการของแต่ละหน่วยงานมากขึ้น รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถการผลิตบุคลากรการบิน โดยจะร่วมทุนกับรัฐวิสาหกิจในสังกัดกระทรวงคมนาคม ได้แก่ บกท. ทอท. และ บвт.

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดมีแนวโน้มที่บริษัทเอกชนจะเปิดโรงเรียนซ่อมเครื่องบินเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งแห่ง โดยนายเฉลิมชัย โชติสฤษฎ์ กรรมการผู้จัดการบริษัท เอ็ม อาร์ เอ เอ็นจิเนียริ่ง แอนด์ มาร์เก็ตติ้ง จำกัด ได้ขออนุญาตกรมการขนส่งทางอากาศ เพื่อใช้พื้นที่ประมาณ 20,000 ตารางเมตร ของท่าอากาศยานนครราชสีมา สำหรับเตรียมเปิดโรงเรียนซ่อมเครื่องบินที่จังหวัดนครราชสีมา

สบพ. ควรติดตามความคืบหน้าของการจัดตั้งโรงเรียนซ่อมเครื่องบินเอกชนแห่งนี้ เพราะมีความเป็นไปได้ที่จะเป็นคู่แข่งของ สบพ. ในอนาคต

สำหรับในช่วงเดือนกรกฎาคมนี้ นับว่ายังเป็นช่วงโลว์ซีซั่นของธุรกิจการขนส่งทางอากาศของไทย ประกอบกับสภาวะการณ์ความไม่มั่นคงทางเศรษฐกิจและการเมือง ทั้งเรื่องความผันผวนของค่าเงินบาท และกิจกรรมทางการเมืองของฝ่ายต่างๆ ส่วนเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย การแข่งขันอย่างรุนแรงของธุรกิจสายการบินเกิดขึ้นให้เห็น นอกจากนี้ ความไม่พร้อมของประเทศไทยในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาค เริ่มปรากฏขึ้นในสายตาของต่างชาติ ในขณะที่ศักยภาพของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคก็ชัดเจนมากขึ้นเช่นกัน ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรเร่งแก้ไขปัญหที่เกิดขึ้นและสร้างความมั่นใจให้กับนักลงทุนต่างๆ

ในส่วนของ สบพ. นั้น ควรศึกษาและติดตามความเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับเรื่องบุคลากรการบิน เช่น การขยายงานการซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. การจัดการท่าอากาศยานภูมิภาคของ ขอ. รวมถึงเรื่องวิทยาการสมัยใหม่ที่เกิดขึ้นในปัจจุบัน เช่น ระบบ BOBCAT ของ บвт. เป็นต้น

แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน