

ในช่วงเดือนกันยายนนี้ ข่าวอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารของสายการบินวันทูโก เที่ยวบิน OG 269 กรุงเทพฯ-ภูเก็ต ไถลออกนอกทางวิ่งของท่าอากาศยานนานาชาติจังหวัดภูเก็ต ซึ่งเป็นเหตุให้ผู้โดยสารเสียชีวิตจำนวน 89 คน และบาดเจ็บจำนวน 41 คน เมื่อวันที่ 16 กันยายนที่ผ่านมา นับเป็นข่าวที่อุตสาหกรรมการบินในทุกภาคส่วนของไทยให้ความสนใจเป็นอย่างมาก เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบินครั้งใหญ่ที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย และเป็นครั้งที่ 2 สำหรับท่าอากาศยานภูเก็ต ที่มีอุบัติเหตุรุนแรงเกิดขึ้นหลังจากครั้งแรกซึ่งเป็นเครื่องบินของบริษัท เดินอากาศไทย จำกัด เกิดขึ้นก่อนที่จะควบรวมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เหตุการณ์ดังกล่าว ยังนำมาซึ่งความสงสัยในเรื่องความปลอดภัยของสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งนี้เนื่องจากในช่วงที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากและเติบโตอย่างรวดเร็วในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ นับแต่สายการบินแอร์เอเชีย ของมาเลเซีย ที่ได้เปิดตัวเมื่อเกือบ 6 ปีก่อน และสายการบินวันทูโกที่เพิ่งประสบอุบัติเหตุ เป็นหนึ่งในสายการบินโลว์คอสต์ 25 แห่ง ที่เปิดให้บริการในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมไปถึงความเชื่อมั่นของผู้โดยสารต่อการโดยสารเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำ ก็กลับมาเป็นประเด็นอีกครั้งหนึ่ง

อย่างไรก็ตาม การเกิดอุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารของสายการบินวันทูโกดังกล่าว ส่งผลสืบเนื่องต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยในหลายประเด็น รวมถึงในบางประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ สบพ. ด้วย ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. มาตรฐานของนักบิน

จากการศึกษาของ Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA) ซึ่งเป็นสถาบันที่ทำการศึกษาวินิจฉัยด้านธุรกิจอุตสาหกรรมการบิน ได้คาดการณ์ไว้ว่า สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยจะมีส่วนแบ่งตลาดเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 25 ภายในปี 2012 หรืออีกเพียง 5 ปีข้างหน้า จากปัจจุบันที่มีสัดส่วนตลาดเพียงร้อยละ 12 ของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศทั้งหมดในภูมิภาคนี้ ทั้งนี้ผู้ประกอบการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำต่างเล็งเห็นถึงศักยภาพของตลาด และโอกาสที่จะตอบสนองความต้องการของผู้บริโภคในตลาดที่กำลังเติบโต ดังจะเห็นได้จากตัวเลขปริมาณ การสั่งซื้อเครื่องบินของบรรดาสายการบินต้นทุนต่ำต่างๆ ในภูมิภาคนี้ที่เพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งนี้เพื่อเพิ่มศักยภาพของฝูงบิน

จากการเติบโตอย่างรวดเร็วนี้เอง ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำต้องเผชิญกับปัญหาสำคัญประการหนึ่งคือ การขาดแคลนนักบินที่มีประสบการณ์หรือมีความสามารถที่ได้รับการฝึกอบรมอย่างถูกต้อง ซึ่งนิตยสารไฟลต์ อินเตอร์เนชันแนล ได้ระบุว่า การขาดแคลนนักบินคุณภาพดังกล่าวกำลังเป็นปรากฏการณ์ในระดับโลก ยิ่งธุรกิจมีเครื่องบินเพิ่มมากขึ้น การขาดแคลนนักบินก็จะยิ่งรุนแรงมากขึ้นตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุดังกล่าวนี้ ก่อให้เกิดข้อสงสัยในเรื่องมาตรฐานของนักบินของสายการบินพาณิชย์ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ในประเด็นที่ว่า การใช้งานนักบินให้สามารถทำการบินได้มากที่สุด เพื่อให้คุ้มค่าที่สุด

ดังเช่นในกรณีของสายการบินวันทูโก ซึ่งมีเครื่องบินทั้งหมด 14 ลำ ทำการบินไปต่างประเทศ 6 ลำ เหลือบินในประเทศ 8 ลำ ซึ่งมีจำนวนเที่ยวบิน 42 เที่ยวบิน เฉลี่ยแล้วตก 5-6 เที่ยวบินต่อวัน จึงยังเป็นที่สงสัยว่าในเรื่องมาตรฐานการบิน โดยเฉพาะนักบินต่างประเทศ เช่นประเทศอินโดนีเซีย รวมทั้งด้านการฝึกอบรมนักบินให้มาตรฐานที่สูงขึ้นด้วย

ประเด็นที่หน่วยงานเกี่ยวข้องได้ให้ความสนใจและดำเนินการในเรื่องมาตรฐานของนักบิน มีดังนี้

1.1 การสังเกตการณ์การบินของนักบินพาณิชย์ ขอ. ได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปสังเกตการณ์การบินของนักบินของสายการบินวันทูโก ล่าละ 1 คน ซึ่งเป็นนักบินชาวต่างชาติ 60 คน ในทั้งเที่ยวบินในและต่างประเทศ เพื่อเป็นการตรวจสอบความสามารถในการทำการบินของกัปตันสายการบินวันทูโก หลังจากนั้นจะเริ่มเข้าไปสังเกตการณ์ในสายการบินอื่นที่เป็นสายการบินของไทย โดยจะเริ่มจากสายการบินต้นทุนต่ำก่อน และหากพบว่า ผู้ทำการบินไม่ผ่านเกณฑ์การบินก็จะสั่งให้หยุดพักการบินไว้ก่อนชั่วคราวและส่งนักบินไปฝึกทำการบินกับเครื่องฝึกบินจำลองของเครื่องบินรุ่นนั้นๆ ก่อน จากนั้นจึงกลับมาทำการบินใหม่

1.2 การเข้มงวดในเรื่องข้อจำกัดในการทำการบินของนักบิน หลายฝ่ายได้กลับมาทบทวนถึงกฎเกณฑ์ในเรื่องการกำหนดข้อจำกัดเวลาการทำงาน และเวลาปฏิบัติหน้าที่เพื่อให้ผู้ได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศที่ดำเนินการเดินอากาศแบบประจำมีกำหนดและไม่ประจำ ทั้งในและระหว่างประเทศ ปฏิบัติให้เป็นไปตามข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เรื่องข้อจำกัดเวลาการบิน และเวลาปฏิบัติหน้าที่ ทั้งนี้ เนื่องจากยังมีข้อสงสัยในประเด็นนี้ สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำว่า ยังอาจไม่เป็นไปตามมาตรฐาน ด้วยเหตุผลในการลดต้นทุนค่าใช้จ่าย

ประกาศของ ขอ. ฉบับดังกล่าว มีข้อกำหนดระยะเวลาในการทำงานของนักบินในอากาศ สำหรับเครื่องบินที่ใช้ นักบินคนเดียวหรือสองคน รายละเอียดโดยสรุป ดังนี้

ใน 1 วัน (ภายใน 24 ชั่วโมงต่อเนื่อง)	โดยประสิทธิภาพรวมจะสามารถปฏิบัติหน้าที่ได้สูงสุดไม่เกิน 8 ชั่วโมง หรือ 6 เที่ยวบินต่อวัน
ใน 1 เดือน	จะปฏิบัติหน้าที่ได้ไม่เกิน 110 ชั่วโมง
ใน 1 ปี	ต้องปฏิบัติหน้าที่ไม่เกิน 1,000 ชั่วโมง

นักบินผู้ที่มีอายุมากกว่า 40 ปีขึ้นไปจะต้องมีการตรวจสุขภาพทุก ๆ 6 เดือน ขณะที่นักบินที่มีอายุต่ำกว่า 40 ปีจะต้องมีการตรวจสุขภาพปีละครั้ง

นอกจากนี้ ในการทำหน้าที่แต่ละเที่ยวบิน ให้ทำการคิดชั่วโมงเพื่อใช้เป็นข้อจำกัดสำหรับนักบิน คือ ในการเดินอากาศยาน ร้อยละ 80 ของชั่วโมงบิน จะต้องมึนักบินเสริม 1 คน ในส่วนการพักผ่อนของนักบินที่ปฏิบัติหน้าที่ เมื่อบินเกิน 8 ชั่วโมง แต่ไม่เกิน 12 ชั่วโมง ต้องมีเวลาพักผ่อนครบ 12 ชั่วโมง และเวลาพักผ่อนนั้นจะต้องอยู่ในช่วงเวลาหรือส่วนของ ช่วงเวลา 00.00-06.00 น. เกิน 4 ชั่วโมง จึงจะกลับมาทำหน้าที่การบินได้ ซึ่งการพักผ่อนจะต้องมีสถานที่พักผ่อนที่เหมาะสม

ข้อยกเว้นในส่วนของขยายเวลาการปฏิบัติหน้าที่การบินสูงสุด จะกระทำต่อเมื่อปฏิบัติหน้าที่การบินเสริม โดย ขอ. กำหนดว่า เครื่องบินที่ใช้ นักบินประจำหน้าที่ 2 คน นักบินสามารถขยายเวลาปฏิบัติหน้าที่การบินสูงสุดได้ดังนี้

เมื่อใช้นักบินเสริม 1 คน	เวลาทำงานสูงสุดอยู่ที่ 14 หรือ 16 ชั่วโมง หากได้พักผ่อนในสถานที่เหมาะสม
เมื่อใช้นักบินเสริม 2 คน	เวลาทำงานสูงสุดอยู่ที่ 16 หรือ 20 ชั่วโมง หากได้พักผ่อนเพียงพอ
ในส่วนเครื่องบินที่ใช้นักบินประจำหน้าที่ 3 คน และมีนักบินเสริม 1 คน	เวลาทำงานอยู่ที่ 14 หรือ 16 ชั่วโมง

2. การจัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบความปลอดภัยการเดินอากาศ

กระทรวงคมนาคม ได้มีการประชุมเรื่องการกำกับดูแลมาตรการด้านความปลอดภัยการเดินอากาศ โดยมีหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น ขอ. บพท. ทอท. บกท. และ สมาคมนักบินไทย มาหารือร่วมกันในการกำหนด มาตรการ ดูแลด้านความปลอดภัยให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน และเพื่อกระตุ้นให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องให้ความสนใจในเรื่องมาตรฐานและความปลอดภัยในการบิน **โดยที่ประชุมมีความเห็นให้จัดตั้งคณะกรรมการพัฒนาระบบความปลอดภัยการเดินอากาศ** ซึ่งจะมี อธิบดี ขอ. เป็นประธาน และมีกรรมการรวมไม่เกิน 25 คน ประกอบด้วย ตัวแทนด้านความปลอดภัยของทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ตัวแทนของสายการบินที่จดทะเบียนในประเทศไทย รวม 8 สายการบิน

คณะกรรมการชุดดังกล่าว มีหน้าที่ในการศึกษาข้อมูลรายละเอียดที่เกี่ยวกับมาตรการด้านความปลอดภัย และปัญหาอุปสรรคต่างๆ เพื่อนำมาแลกเปลี่ยนความรู้ และกำหนดเป็นข้อปฏิบัติของสายการบิน และผู้ที่เกี่ยวข้องต่อไป เพื่อวางระบบวิธีการบริหารจัดการดูแลด้านความปลอดภัยที่มีประสิทธิภาพขึ้นในอนาคต และ มาตรการความปลอดภัยในการเดินอากาศให้มาอยู่ในมาตรฐานเดียวกัน รวมทั้งอาจจะมีการแก้ไขกฎระเบียบที่ อาจจะมีความขัดข้องในด้านปฏิบัติ ให้สามารถนำมาใช้ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

3. ความเชื่อมั่นในการโดยสารเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำ

ภาพลักษณ์ของสายการบินต้นทุนต่ำในสายตาคนทั่วไปนั้น มักจะถูกมองว่า เป็นสายการบินที่มีการลงทุนไม่มาก เช่น การใช้เครื่องบินเก่ามาใช้บริการ และความปลอดภัยมีน้อย ผู้โดยสารเครื่องบินจึงเกิดความไม่มั่นใจในการใช้บริการ และเมื่อเกิดอุบัติเหตุกับสายการบินต้นทุนต่ำ ยิ่งทำให้ความมั่นใจของผู้โดยสารลดน้อยลงไปอีก

นายฉอง ปิแอร์ เวอร์ปิส ผู้อำนวยการสำนักงานผู้แทนธนาคารพัฒนาเอเชีย ประจำประเทศไทย กล่าวว่า อุบัติเหตุเครื่องบินโดยสารสายการบินวันทูโก้นั้น คงมีผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย แต่คงไม่มีผลกระทบต่อภาวะการท่องเที่ยว หรือภาพรวมทางเศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม อาจส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวเกิดบ้างเล็กน้อยในระยะสั้นๆ สำหรับกลุ่มนักท่องเที่ยวคนไทยที่เดินทางโดยสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งไม่มั่นใจในการเดินทางโดยเครื่องบินและยังหวาดกลัวต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น แต่ก็เกิดขึ้นในระยะสั้น หลังเหตุการณ์อุบัติเหตุ 1-2 เดือนนี้เท่านั้น ในระยะเวลาดังกล่าว จำนวนนักท่องเที่ยวของสายการบินต้นทุนต่ำนั้น จะลดลงไม่ต่ำกว่าร้อยละ 20-30

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย วิเคราะห์ว่า ผลกระทบดังกล่าวคงจะเกิดขึ้นเพียงช่วงสั้นๆ เท่านั้น เพราะสายการบินต่างๆ ก็คงจะมีความเข้มงวดในเรื่องความปลอดภัยมากขึ้น เพื่อสร้างความมั่นใจให้กับผู้โดยสาร นอกจากนี้ การเดินทางโดยทางอากาศยังคงเป็นรูปแบบการเดินทางที่เป็นความต้องการของคนเป็นจำนวนมาก ซึ่งยังคงมีความจำเป็นต้องใช้รูปแบบการเดินทางนี้ และการเดินทางด้วยสายการบินต้นทุนต่ำน่าจะเป็นรูปแบบการเดินทางอีกทางเลือกหนึ่งที่เอื้ออำนวยให้ผู้บริโภคสามารถประหยัดได้ที่หลากหลายสามารถเข้าถึงการใช้บริการเครื่องบินโดยสารได้ในยุคที่การเดินทางเปิดเสรีมากขึ้น และโลกมีการติดต่อไปมาหาสู่กันเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม อุบัติเหตุในครั้งนี้ อาจส่งผลกระทบต่อสายการบินต้นทุนต่ำ และความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ดังนั้น แม้ว่าการเน้นความประหยัดด้วยค่าโดยสารราคาถูก จะยังคงเป็นจุดขายหลักของสายการบินต้นทุนต่ำ แต่ผู้ประกอบการสายการบินทุกแห่งต้องให้ความสำคัญด้านความปลอดภัย คุณภาพ และการบริการ รวมทั้งจะต้องสร้างความเชื่อมั่นของผู้โดยสารกลับคืนมา การบริหารด้านความปลอดภัยของทุกสายการบินจากนี้คงจะต้องมีการเข้มงวดมากกว่าเดิม และต้องการให้ภาครัฐสร้างความชัดเจนด้านข้อมูลข่าวและสาเหตุของเหตุการณ์กับต่างประเทศเพื่อสร้างความมั่นใจโดยเร็ว

ด้านท่าอากาศยาน

คณะกรรมการ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) มีมติอนุมัติ พล.อ.ท.ชชนะ อยู่สถาพร เจ้ากรมส่งกำลังบำรุง กองทัพอากาศ เข้าดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการ ทอท. ท่านใหม่ เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

สำหรับแนวทางการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ทอท. เตรียมเสนอที่ประชุมคณะกรรมการ ทอท. พิจารณาแนวทางการย้ายเที่ยวบินระหว่างประเทศมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ในเบื้องต้นพบว่า เที่ยวบินที่เหมาะสมจะนำกลับมาที่ท่าอากาศยานดอนเมือง คือ เที่ยวบินที่ไม่มี การเชื่อมต่อ (Non-connecting flight) ของสายการบินต้นทุนต่ำ และสายการบินในภูมิภาค ซึ่งปริมาณจราจรในกลุ่มนี้คิดเป็นร้อยละ 23.2 ของเที่ยวบินทั้งหมดในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และมีปริมาณผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 14.7 ของปริมาณผู้โดยสารทั้งหมดที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เนื่องจาก ทอท. ไม่มีบริการรองรับในการเดินทางระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง โดยเที่ยวบินกลุ่มดังกล่าวประกอบด้วยสายการบินต้นทุนต่ำ 8 สายการบิน และสายการบินแบบจุดต่อจุดที่ไม่มีผู้โดยสารผ่านหรือเปลี่ยนเที่ยวบินอีก 17 สายการบิน โดยให้ขึ้นอยู่กับความสมัครใจของแต่ละสายการบิน

อัตราค่าบริการที่จะเรียกเก็บจากสายการบินเหล่านี้จะเป็นอัตราเดียวกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพื่อไม่ให้เกิดความได้เปรียบเสียเปรียบในการให้บริการของสายการบิน แต่ท่าอากาศยานดอนเมืองจะมีข้อได้เปรียบด้านกายภาพอยู่แล้วส่งผลให้เครื่องบินใช้เวลาจอดน้อยลงมีเวลาหารายได้เพิ่ม ขณะที่ผู้โดยสารจะมีระบบคมนาคมที่สะดวกกว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ในขณะที่ สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวประจำภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (PATA) ได้ประชุมหารือและวิเคราะห์สถานการณ์การท่องเที่ยวในรอบปีที่ผ่านมาหลังเหตุการณ์การปฏิวัติพบว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยมีจุดอ่อนที่ต้องได้รับการแก้ไขโดยเร็วที่สุด คือ แผนการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ ทอท. ที่จะลงทุนก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่และรันเวย์แห่งที่ 3 ที่ยังไม่ชัดเจนว่าจะเริ่มดำเนินการเมื่อใด

ส่วนสมาคมตัวแทนธุรกิจสายการบิน ได้ประมาณการว่า สายการบินหลัก 9 ราย ทั้งจากยุโรป-ตะวันออก สแกนดิเนเวีย แอฟริกาใต้ และตะวันออกกลาง กำหนดแผนที่จะเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมายังกรุงเทพฯ ในอีก 5 ปีข้างหน้า เป็นจำนวนมาก เช่น

- เส้นทางอังกฤษ จาก 14 เป็น 17 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เส้นทางเยอรมนี จาก 21 เป็น 24 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เส้นทางฝรั่งเศส จาก 7 เป็น 10 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เส้นทางรัสเซีย จาก 3 เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
- เส้นทางญี่ปุ่น จาก 56 เป็น 59 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

รวมทั้งการเพิ่มเที่ยวบินจากเที่ยวบินปกติในเส้นทางจากกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ สหรัฐอเมริกา และออสเตรเลียอีกด้วย

ดังนั้น เพื่อมิให้กระทบกระเทือนกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวไทย และจำนวนผู้โดยสารเครื่องบินที่จะใช้บริการท่าอากาศยานของไทย ทอท. จึงควรต้องเร่งพิจารณาดำเนินการเพื่อให้สามารถรองรับความต้องการในการเดินทางของนักท่องเที่ยวและสายการบินได้

อย่างไรก็ตาม บกท. ไม่เห็นด้วยกับการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ โดยมีเหตุผล ดังนี้

1. ทำให้สายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปัญหาด้านการตลาดและการบริหารจัดการโดยเฉพาะการหมุนเวียนการใช้เครื่องบิน
2. ทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้น
3. ผู้โดยสารจะไม่สามารถได้รับความสะดวกในการเดินทาง และเกิดปัญหาในเรื่องการต่อเที่ยวบิน เนื่องจากปัจจุบันการคมนาคมขนส่งระหว่าง 2 ท่าอากาศยานยังไม่มี การเชื่อมโยงกันอย่างสะดวก

นอกจากนี้ สายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ ยังคงยืนยันที่จะสนับสนุนให้กรุงเทพฯ มีท่าอากาศยานนานาชาติเพียงแห่งเดียว (Single Airport) โดยเชื่อมั่นว่าสุวรรณภูมิ จะเป็นศูนย์กลางในการต่อเครื่องบินที่ดีที่สุดสำหรับสายการบินในกลุ่มพันธมิตรสตาร์อัลไลแอนซ์ และไม่เห็นว่าประเทศไทยจะพิจารณา นโยบายการบริหารจัดการท่าอากาศยานในแบบ Dual Airport เพราะจะทำให้ไทยสูญเสียความเป็นแอร์พอร์ตฮับของสตาร์อัลไลแอนซ์ และส่งผลกระทบต่อการสูญเสียความสามารถในการแข่งขันในอุตสาหกรรมการบินของไทย เนื่องจากการจะเป็นแอร์พอร์ต ฮับได้ ความรวดเร็วในการต่อเครื่องบินถือเป็นสิ่งสำคัญ

แต่หากรัฐบาลไทยเลือกจะเปิดใช้ดอนเมืองและสุวรรณภูมิแบบสมบูรณควบคู่กันไป ทางสตาร์อัลไลแอนซ์ก็ต้องการให้การบินไทยยังคงเที่ยวบินระหว่างประเทศทั้งหมดไว้ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินมาลงที่สุวรรณภูมิ มีบางส่วนที่ต้องต่อเครื่องบินจากสุวรรณภูมิไปยังประเทศอื่น

นอกจากนี้ บกท. ต้องการสร้างอาคารผู้โดยสารแยกต่างหากของ บกท. เอง เหมือนที่สนามบินลอนดอน ประเทศอังกฤษ เพื่อให้บริการผู้โดยสารที่เป็นลูกค้าและเป็นผู้ใช้บริการหลักได้อย่างสะดวกมากขึ้น รวมถึงการรองรับสายการบินพันธมิตรในกลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ อีก 16 สายการบิน และเป็นสายการบินที่มีคนมาใช้บริการจำนวนมาก เช่น จีน อ่อนกง ไต้หวัน มาเลเซีย สิงคโปร์ ตะวันออกกลาง ฯลฯ โดยพร้อม ร่วมทุน 5,000-6,000 ล้านบาทในการก่อสร้าง เพื่อแลกกับการขอลดค่าธรรมเนียมการจอดและค่าธรรมเนียมการบิน

สำหรับกรณีที่ ทอท. จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมพิเศษจากสายการบินและผู้โดยสารในฐานะที่เป็นผู้ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียง เพื่อแบ่งเบาภาระค่าใช้จ่ายในการชดเชยผู้ที่ได้รับผลกระทบด้านมลภาวะทางเสียงจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น เป็นการเพิ่มภาระค่าใช้จ่ายให้กับผู้โดยสารและสายการบิน และอาจส่งผลกระทบต่อเนื้อที่ประเทศไทยมีศักยภาพในการแข่งขันเพื่อให้ประเทศเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคลดลง ซึ่งในเรื่องนี้ ทอท. กำลังอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดในเรื่องดังกล่าว โดยพร้อมรับความคิดเห็นของ สายการบินไปเสนอให้คณะกรรมการ ทอท. พิจารณา เพื่อให้เกิดความรอบด้านมากยิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม สมาคมตัวแทนธุรกิจสายการบิน หรือ บอร์ด (Board of Airline Representatives) ไม่เห็นด้วยกับการแก้ปัญหาดังกล่าว เนื่องจาก ทอท. ในฐานะผู้ให้บริการด้านอากาศยานแก่สายการบิน จำเป็นต้องเรียกผู้ประกอบการสายการบินเข้าหารือก่อนที่จะออกมาตรการใดๆ โดยเฉพาะในเรื่องการเพิ่มค่าใช้จ่ายที่เรียกเก็บจากสายการบิน เพราะสายการบินถือเป็นผู้มีส่วนได้ส่วนเสียกับเรื่องดังกล่าว ขณะเดียวกัน ปัญหาที่เกิดขึ้นนี้เป็นสิ่งที่ ทอท. หรือแม้แต่ผู้ที่พักอาศัยอยู่ในพื้นที่รอบๆ สนามบินสุวรรณภูมิ ได้ศึกษาและเล็งเห็นผลกระทบอยู่แล้ว เนื่องจากโครงการนี้มีแผนดำเนินการก่อสร้างมาแล้วกว่า 40 ปี

ด้านธุรกิจสายการบิน

สายการบินของไทย

สายการบินไทย

แนวทางและวิสัยทัศน์ด้านการตลาดของนายปานชิต ชนะภัย ผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายพัฒนา และสนับสนุนการพาณิชย์ ซึ่งจะเข้ามารับตำแหน่ง รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ฝ่ายการพาณิชย์การบิน (DN) ของ บกท. ท่านใหม่ กล่าวว่า ปัจจุบัน บกท. มีรายได้จากการขายตั๋วโดยสารเฉลี่ยเดือนละประมาณ 1.4 หมื่นล้านบาท ซึ่งในจำนวนนี้เป็นรายได้จากบริการชั้นประหยัดประมาณร้อยละ 70-80 ส่วนที่เหลือเป็นรายได้จากบริการชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ

กลยุทธ์ธุรกิจในการเพิ่มรายได้ของ บกท. สรุปได้ดังนี้

1. มุ่งเน้นการหารายได้จากบริการชั้นประหยัดเพิ่มขึ้น โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร หรือ CABIN FACTOR ให้เกิดความสมดุล ซึ่งมาตรการที่จะนำมาใช้คือ การปรับราคาตั๋วโดยสารชั้นประหยัด โดยมีหลักเกณฑ์ คือ

1.1 จะปรับเพิ่มราคาตั๋วโดยสารขึ้นไม่เกินร้อยละ 10 และจะทยอยปรับปีละ 2 ครั้ง ครั้งละประมาณร้อยละ 3-4 เพื่อไม่ให้ผู้โดยสารเกิดความรู้สึกว่าได้รับผลกระทบจากอัตราค่าโดยสารที่เพิ่มขึ้น

1.2 จะพิจารณารายละเอียดเป็นรายเที่ยวบิน เช่น ดูว่าเที่ยวบินใดที่ผู้โดยสารนิยมใช้บริการมาก ก็ปรับราคาตั๋วเพิ่มขึ้น เพื่อเกลี้ยผู้โดยสาร ไปยังเที่ยวบินอื่นที่มีผู้โดยสารใช้บริการน้อยกว่า แต่เป็นเที่ยวบินที่เดินทางไปจุดเดียวกัน เพียงแต่เวลาเดินทางต่างกันเท่านั้น

1.3 จะปรับราคาตั๋วโดยสารในเส้นทางบินต่างประเทศเท่านั้น ส่วนเส้นทางบินในประเทศยังไม่มีแผนปรับราคา เนื่องจากในปัจจุบันการบินไทยสามารถทำกำไรจากการให้บริการเส้นทางบินในประเทศได้แล้ว หลังปรับค่าโดยสารเพิ่มขึ้นในช่วงปลายปีที่ผ่านมา

1.4 คาดว่าอัตราใหม่จะเริ่มใช้ในเดือนตุลาคมนี้ ซึ่งเป็นช่วงตารางบินฤดูหนาว

บทก. คาดว่า การปรับราคาตั๋วโดยสารชั้นประหยัดเส้นทางบินต่างประเทศทั้งหมดจะทำให้รายได้เพิ่มขึ้นร้อยละ 6-8 ในขณะที่ปริมาณที่นั่งหรือยังคงเท่าเดิม และหลังจาก บทก. รับมอบเครื่องบินใหม่เข้ามาในฝูงบินเพิ่มขึ้นจะส่งผลให้บริการในชั้นประหยัดดีขึ้น

2. การปรับเพิ่มอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงซึ่งเรียกเก็บจากผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศทุกเส้นทาง เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ราคาน้ำมันในปัจจุบัน

สำหรับการจัดซื้อเครื่องบินใหม่เข้ามาประจำการของ บทก. นั้น เป็นการจัดซื้อเข้ามาเพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ปลดประจำการไปเท่านั้น มิได้ขยายฝูงบิน โดยปัญหาหลักๆ ในเรื่องของเครื่องบิน บทก. นั้นเป็นเรื่องของควมถี่ มากกว่าเรื่องปริมาณที่นั่ง ซึ่งการแก้ปัญหา จะใช้วิธีการจัดการ การโค้ดแชร์ กับสายการบินอื่น เช่น หากในเส้นทางบินใดที่มีสายการบินพันธมิตรของ บทก. อยู่ และ บทก. ไม่ได้ทำกำไรมากนัก การบินไทยก็อาจจะเข้าไปขอบินร่วม โดยยกจำนวนเที่ยวบินให้พันธมิตรไปเลย และขอนำเครื่องออกมาเพื่อไปบินในเส้นทางอื่นที่ทำกำไรมากกว่า นอกจากนี้ยังมีแผนที่จะร่วมมือกับนกแอร์ในการบินในเส้นทางระดับภูมิภาคเพิ่มขึ้น เพื่อที่การบินไทยจะได้นำเครื่องบินไปบินในเส้นทางสายไกลๆ มากขึ้นด้วย

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ทำสัญญาเช่าเครื่องบินแอร์บัส A350-800 จำนวน 8 ลำ ในช่วง 5 ปีนี้ ระหว่าง 2551-2555 บางกอกแอร์เวย์สนำเข้าฝูงบินแอร์บัส รวมแล้วกว่า 22 ลำ โดย แอร์บัส A319 ทยอยเข้าฝูงในปี 2551 จำนวน 8 ลำ แอร์บัส A330-200 จำนวน 6 ลำ เป็นรุ่นที่ต้องเข้ามาใช้ชั่วคราวปี 2552-2553 ระหว่างรอแอร์บัส A350-800 จะเริ่มส่งมอบ ปี 2554

สายการบินนกแอร์

สายการบินนกแอร์ ขยายเส้นทางบินภายในประเทศ ใน 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางบิน กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – เชียงราย

2. กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – อุบลราชธานี

โดยจะทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน แบบไป-กลับ ตลอดสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 156 ที่นั่ง

นอกจากนี้ นักแอร์ ยังได้ขยายเส้นทางบินต่างประเทศ จากกรุงเทพฯ สู่ กรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม โดยจะเริ่มให้บริการเที่ยวบินต่างประเทศระหว่าง กรุงเทพฯ และฮานอย ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2550 เป็นต้นไป วันละ 2 เที่ยวบิน แบบไป-กลับ ตลอดสัปดาห์ ด้วยเครื่องบิน โบอิง Next-Generation 737-800 รุ่นใหม่ เทคโนโลยีล้ำสมัย ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 190 ที่นั่ง

น่าสนใจว่า ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮานอยนี้ เป็นเส้นทางบินเดียวกับที่สายการบินไทยแอร์เอเชียให้บริการอยู่ ซึ่งคาดว่าจะเป็นส่วนทางการแข่งขันอย่างรุนแรงระหว่างสองสายการบินต้นทุนต่ำนี้

สายการบินไทยแอร์เอเชีย

เครื่องบินแอร์บัส รุ่น A 320 จำนวน 3 ลำแรกของสายการบินไทยแอร์เอเชีย จะเดินทางมาถึงเมืองไทยในปลายปีนี้ โดยจะใช้บินในเส้นทางสำคัญ เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่ ภูเก็ต สิงคโปร์ และกัวลาลัมเปอร์ เครื่องบินดังกล่าวนี้ เป็นส่วนหนึ่งของยอดสั่งซื้อทั้งหมด 40 ลำ ที่ไทยแอร์เอเชีย คาดว่า จะสามารถให้บริการผู้โดยสารด้วยฝูงบินแอร์บัสรุ่นนี้เต็มรูปแบบภายในปี 2556 ซึ่งทำให้ไทยแอร์เอเชียเป็นสายการบินที่มีเครื่องบินที่สดในภูมิภาคนี้

สายการบินเอสจีเอ

สายการบินเอสจีเอ ซึ่งเป็นผู้ให้บริการการบินระยะสั้นระหว่างเมือง (commuter airlines) หลังจากเปิดให้บริการเที่ยวบินเส้นทางเชียงใหม่-ปาย จ.แม่ฮ่องสอนเมื่อปีที่ผ่านๆ มา ซึ่งมีผู้นิยมใช้บริการมากกว่าร้อยละ 80 ของที่นั่งที่ให้บริการ เนื่องจากถนนระหว่างเชียงใหม่-ปาย คดเคี้ยวมาก ใช้เวลาเดินทางกว่า 2 ชั่วโมง ในขณะที่ใช้เวลาบินเพียง 20 นาทีเท่านั้น แต่ปัญหาของสายการบินขนาดเล็กที่เกิดขึ้น คือ ต้นทุนต่อที่นั่งสูง ค่าโดยสารยังมีราคาสูงสำหรับคนทั่วไป คือเที่ยวละประมาณ 1,500 บาท และไม่สามารถปรับลดราคาลงได้ แม้ว่าจะมีผู้ใช้บริการมากขึ้น

ปัจจุบัน สายการบินเอสจีเอ ทำการบินในเส้นทางเชียงใหม่-ปาย, เชียงใหม่-เชียงใหม่ และ กรุงเทพฯ-หัวหิน เส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อวัน ส่วนในฤดูหนาวจะเพิ่มเที่ยวบินไปกลับเชียงใหม่-ปาย และ เชียงใหม่-เชียงใหม่ ราย จากวันละ 1 เที่ยวบิน เป็น 2 เที่ยวบิน โดยใช้เครื่องบินแบบเซสนา 208B แกรนด์ คาราวาน จำนวน 2 ลำ

สำหรับในอนาคตจะเพิ่มเส้นทางที่คาดว่าจะมีความจำเป็น ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีความยากลำบากในการเดินทางทางถนน เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-แม่สอด, เชียงใหม่-แม่สอด และเชียงใหม่-น่าน โดยหากสามารถเพิ่มเส้นทางการบินในภาคเหนือได้ อาจพิจารณาจัดซื้อเครื่องบินเพิ่มเติม และใช้เชียงใหม่เป็นศูนย์กลางการบินและซ่อมบำรุง

สายการบินต่างชาติ

1. การจัดตั้งสายการบินแห่งใหม่

1.1 ทรานส์เอเชีย แอร์เวย์ส

ทรานส์เอเชีย แอร์เวย์ส สายการบินของไต้หวัน และ ซ็องชุน แอร์ไลน์ส สายการบินของจีน ได้วางแผนร่วมจัดตั้งสายการบินร่วมทุนในเมืองเชียงใหม่ เพื่อแข่งขันในตลาดการบินที่กำลังเติบโตของจีน โดยคาดว่าจะสามารถให้บริการได้ในช่วงไตรมาสที่สองของปีหน้า

นอกจากนี้ ทรานสเอเซียยังได้เจรจาจัดตั้งสายการบินร่วมทุนในเมืองปูซานของเกาหลีใต้ด้วย โดยทรานสเอเซียจะใช้ปูซานเป็นประตูเข้าสู่ตลาดจีน

1.2 สายการบินแห่งชาติกัมพูชา

สมเด็จพระนเรน นายกรัฐมนตรีกัมพูชา ต้องการจะจัดตั้งสายการบินแห่งชาติ เพื่อรองรับการท่องเที่ยวที่กำลังขยายตัว หลังจากที่สายการบินแห่งชาติ รอยัล แอร์ แคมโบดจ์ ได้ปิดตัวลง เมื่อปี 2544 หลังจากประสบภาวะการขาดทุนถึง 30 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งสายการบินในประเทศหลายแห่งต่างก็ประสบความล้มเหลว ทำให้สายการบินต่างชาติอย่างน้อย 10 ราย สามารถทำการบินในเส้นทางที่เป็นที่นิยมของนักท่องเที่ยวทั้งเส้นทางบินในประเทศและระหว่างประเทศ ในขณะที่ ฝายรัฐบาลกำลังอยู่ในระหว่างการเจรจากับบริษัทการบินเอกชนหลายราย

2. การขยายเส้นทางบิน

2.1 สายการบินกาตาร์

สายการบินกาตาร์ จะขยายเส้นทางเพิ่มในประเทศอินเดีย โดยเพิ่มเส้นทางบินสู่เมืองนาคปูร์ และเมืองอาห์เมดาบาด ส่งผลให้มีการเพิ่มเครือข่ายการบินในอินเดียรวมทั้งสิ้น 8 เส้นทาง โดยจะเปิดให้บริการเที่ยวบินสู่เมืองนาคปูร์ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ อินเดียเป็นประเทศที่สำคัญต่อกลยุทธ์การเติบโตของสายการบินกาตาร์ ซึ่งในปัจจุบัน สายการบินกาตาร์บินสู่จุดหมายปลายทางในอินเดียมากกว่าประเทศอื่นๆ

สายการบินกาตาร์ มีฝูงบินแอร์บัสทั้งหมด 58 ลำ มีเครือข่ายเส้นทางบินนานาชาติทั้งหมด 78 เส้นทาง ครอบคลุมทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา อนุทวีปอินเดีย ตะวันออกไกลและอเมริกา โดยมีศูนย์กลางการบินอยู่ที่เมืองโดฮา รวมทั้งยังได้เตรียมขยายเส้นทางบินไปยังสหรัฐอเมริกาในปีนี้ คือ การเปิดเส้นทางบินสู่นิวยอร์ค และกรุงวอชิงตันดีซี

2.2 สายการบินโคเรียนแอร์

สายการบินโคเรียนแอร์ เตรียมเปิดเที่ยวบินตรงเส้นทาง เมืองอินซอน ประเทศเกาหลี-เชียงใหม่ โดยจะบิน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ทุกวันจันทร์, อังคาร, ศุกร์ และวันเสาร์ ด้วยเครื่องแอร์บัส ขนาด 296 ที่นั่ง ซึ่ง นับเป็นเที่ยวบินตรงครั้งแรกที่จะมาภาคเหนือ ที่สนามบินเชียงใหม่ หลังจากที่ก่อนหน้านี้เปิดเที่ยวบินเกาหลี-ภูเก็ต และเกาหลี-กรุงเทพฯ มาก่อนหน้านี้แล้ว

การเปิดเส้นทางบินตรงเชียงใหม่-อินซอน ของสายการบินโคเรียนแอร์ คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเข้าเชียงใหม่กว่าเดือนละ 4 พันคน และคาดว่าจะสามารถสร้างรายได้เดือนละกว่า 64 ล้านบาท

3. การขยายฝูงบิน

3.1 สายการบินลพท์ฮันซา

สายการบินลพท์ฮันซาสั่งซื้อเครื่องบินใหม่จำนวน 41 ลำ โดยเป็นเครื่องบินแอร์บัสตระกูล A320 จำนวน 30 ลำ ซึ่งทางลพท์ฮันซาได้กำหนดที่จะให้บริการในเส้นทางการบินทั่วภูมิภาคยุโรป เครื่องบินแอร์บัส A330-300 ซึ่งเป็นเครื่องบินสำหรับการบินระยะไกล จำนวน 9 ลำ และ เครื่องแอร์บัส A320 ที่เหลืออีก 2 ลำ จะนำมาให้บริการในฝูงบินของสายการบินสวีต

นับจากปี พ.ศ.2554 สายการบินลพท์ฮันซาจะทำการปรับปรุงตลอดจนขยายฝูงบินด้วยเครื่องบินสำหรับการบินระยะใกล้และระยะกลางถึง 30 ลำ เครื่องบินทั้งหมดดังกล่าวนี้จะประกอบไปด้วย เครื่องบินแอร์บัส

รุ่น A321 จำนวน 20 ลำ รุ่น A320 จำนวน 4 ลำ และรุ่น เอ319 จำนวน 6 ลำ เครื่องบินแอร์บัสใหม่ A330-300 ดังกล่าวนี จะถูกนำมาให้บริการแทน เครื่องบินแอร์บัส A330-200 ซึ่งให้บริการอยู่ในฝูงบินปัจจุบัน โดยจะมีกำหนดส่งมอบในต้นปี 2552 ส่วนเครื่องบิน A320 จำนวน 2 ลำมีกำหนดให้บริการในฝูงบินสวีตในปีพ.ศ. 2554

3.2 สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์

สายการบินเวียดนามสั่งซื้อเครื่องบินโบอิง 787 “ดริมลายเนอร์” จำนวน 4 ลำ และมีแผนจะจัดซื้อเครื่องบินโบอิง 787 ทั้งหมด 10 ลำ โดยในปัจจุบัน เวียดนามแอร์ไลน์ มีฝูงบินอยู่ทั้งหมด 45 ลำ และภายในปี 2563 บริษัทจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินอีกเป็น 70-80 ลำ

สายการบินเจ็ทสตาร์

สายการบินเจ็ทสตาร์ได้รับเลือกเป็นสายการบินต้นทุนต่ำดีเด่นระดับโลก รวมทั้งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำดีเด่น ประจำภูมิภาคออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ และสายการบินที่มีพนักงานต้อนรับบนเครื่องยอดเยี่ยมในภูมิภาคออสเตรเลีย/นิวซีแลนด์ จากการสำรวจสายการบินดีเด่นระดับโลกประจำปี 2550 ของสกาย-แทร็กซ์ (SkyTrax)

การสำรวจสายการบินดีเด่นระดับโลก (World Airline Survey) ได้รับการยอมรับว่า เป็นมาตรฐานวัดระดับความพึงพอใจของผู้โดยสารในการใช้บริการของสายการบินต่างๆ ทั่วโลก โดยการสำรวจจะจัดทำขึ้นทุกปีเพื่อสอบถามความคิดเห็นของผู้โดยสารจำนวนกว่า 14 ล้านคน ที่มีต่อการให้บริการของสายการบินต่างๆ ทั่วโลก และสำหรับกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ มีผู้ร่วมตอบแบบสอบถามรวม 5 ล้านคน

ปัจจุบัน เจ็ทสตาร์ให้บริการด้วยฝูงบินแอร์บัส เอ330-200 รวม 5 ลำ จากประเทศออสเตรเลียสู่จุดหมายปลายทาง 7 แห่งในภูมิภาคเอเชีย และเอเชียแปซิฟิก โดยล่าสุด เจ็ทสตาร์ได้แผนการขยายการให้บริการในเส้นทางบินระยะใกล้และไกล พร้อมทั้งแผนการขยายฝูงบินเอ320 ที่มีอยู่เดิม 23 ลำ โดยมีกำหนดบมอบเครื่องบินเอ320 ใหม่อีก 9 ลำ ในระหว่างเดือนธันวาคม 2550 จนถึงเดือนมีนาคม 2551 ตลอดจนการใช้เครื่องบินโบอิง 787 ดริมไลเนอร์รุ่นใหม่ในเส้นทางบินระยะไกล ซึ่งจะเริ่มตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2551 เป็นต้นไป

ในช่วงเดือนกันยายนนี้ เป็นช่วงที่สายการบินต้นทุนต่ำของไทยถูกจับตามองเป็นอย่างมาก ในขณะที่ตัวกันธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในเวียดนามก็เป็นที่น่าสนใจไม่น้อย และมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่องไปได้อีกนาน

เวียดนามนับเป็นอีกประเทศหนึ่งที่ธุรกิจการบินกำลังเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตร้อยละ 12-15 ต่อปี และคาดว่าจะยิ่งสูงขึ้นไปอีก โดยคาดว่าจะขยายตัวสูงถึงร้อยละ 30 ในปีหน้านี้ องค์การการบินพลเรือนเวียดนาม (CAAV) กล่าวว่า บริษัทการบิน 35 แห่ง กำลังดำเนินงานในตลาดเวียดนาม ซึ่งในปัจจุบันเป็นสนามแข่งที่ดุเดือดที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือและเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของเวียดนามนั้น เป็นอีกธุรกิจที่มีการเติบโตสูงและมีการแข่งขันสูงด้วยเช่นกัน

ในปัจจุบัน สายการบินต้นทุนต่ำในเวียดนามมีเพียงแห่งเดียว คือ สายการบินแปซิฟิกแอร์ไลน์ส ซึ่งเมื่อเดือน เม.ย.ที่ผ่านมา สายการบินแควนตัส ของออสเตรเลียได้เข้าซื้อหุ้นร้อยละ 30 ในสายการบินแปซิฟิกแอร์ไลน์ส โดยจะพัฒนาสายการบินนี้เป็นการบินโลว์คอสต์ยอดนิยม บริการบินในประเทศและเชื่อมปลายทางต่างๆ ในภูมิภาค

ครั้งแรกของปี 2550 นี้ ผลประกอบการของแปซิฟิกแอร์ไลน์ขยายตัวถึงร้อยละ 40 แต่อย่างไรก็ตาม ในอนาคตอันใกล้การแข่งขันของสายการบินต้นทุนต่ำในเวียดนามกำลังจะเริ่มทวีความรุนแรงขึ้น โดยแอร์เอเชียกำลังจะเปิดบินเส้นทางกัวลาลัมเปอร์-โฮจิมินห์ เป็นครั้งแรกสัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ในปลายปีนี้ รวมทั้งสายการบินไทยแอร์เอเชีย และ สายการบินนกแอร์ ของประเทศไทยก็แสดงความประสงค์จะเปิดบินสู่โฮจิมินห์ นอกเหนือจากสายการบินเจ็ตสตาร์เอเชีย ซึ่งทำการบินในเส้นทางโฮจิมินห์-นครซิดนีย์ และสิงคโปร์ และ สายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส จากสิงคโปร์ ซึ่งให้บริการบินสิงคโปร์-ฮานอย

เมื่อปลายเดือนที่แล้ว สายการบินแอร์เอเชีย(AirAsia Berhad) จากมาเลเซียได้เซ็นบันทึกช่วยความจำ กับ กลุ่มวินาซิน(Vinashin) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งของประเทศ เพื่อก่อตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ "วินาเอเชีย"(VinaAsia)ให้บริการในเวียดนามและประเทศใกล้เคียง โดยฝ่ายเวียดนามจะถือหุ้นร้อยละ 70

อย่างไรก็ตาม ปัญหาสำคัญสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำของเวียดนาม คือ

1. การขาดแคลนทรัพยากรมนุษย์ด้านการบิน โดยเฉพาะนักบิน ในขณะที่ อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างรวดเร็วในอนาคต

การฝึกบุคลากรด้านนี้จะใช้เวลานานและต้องลงทุนอย่างสูง ทำให้สายการบินแปซิฟิกต้องว่าจ้างพนักงานชาวต่างชาติจำนวนมากทั้งนักบิน และวิศวกร โดยปกติ สายการบินเวียดนามและแปซิฟิกแอร์ไลน์ต้องส่งนักบินไปฝึกในต่างประเทศ ซึ่งมีค่าใช้จ่าย 100,000-200,000 ดอลลาร์ต่อคน เนื่องจากเวียดนามยังไม่สามารถจัดการฝึกอบรมเองได้

การฝึกนักบินเป็นสิ่งจำเป็น การว่าจ้างนักบินชาวต่างชาติทั้งหมดนั้น จะทำให้สายการบินไม่ได้รับประโยชน์ แปซิฟิกแอร์ฯ กำลังส่งนักบินออกไปฝึกในต่างแดน ในอีก 2 ปีข้างหน้า เนื่องจากหากไม่มีนักบินที่มีความเชี่ยวชาญ การบินก็จะเป็นเรื่องอันตรายมาก

2. การขาดสนามบินสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะ ซึ่งเป็นองค์ประกอบที่สำคัญ ปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำที่บินเข้าออกประเทศนี้ยังต้องจ่ายค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเต็มอัตราเช่นเดียวกับสายการบินทั่วไป

ก่อนหน้านี้บริษัทเงินทุนเพื่อการลงทุนลง(State Capital Investment Corp)ซึ่งเป็นบริษัทลงทุนของรัฐ ได้เสนอแผนการพัฒนาสถานบินยาเลิม (Gia Lam) ให้เป็นสนามบินสำหรับเที่ยวบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งเครื่องบินรับจ้างประเภทแอร์แท็กซี่ด้วย แต่ก็ยังไม่มีความคืบหน้าใดๆ ตั้งแต่นั้น

ด้านความคุ้มครองทางอากาศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) และ กรมการขนส่งทางน้ำและพาณิชยนาวี (ชน.) ได้ทำบันทึกข้อตกลงร่วมกันในโครงการออกแบบและพัฒนาระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเล เพื่อทำการสำรวจ ศึกษา วิเคราะห์ออกแบบพัฒนาระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลให้สามารถนำมาใช้ในการบริหารจัดการด้านการควบคุมจราจรทางน้ำ รวมถึงให้บริการติดต่อสื่อสารที่ใช้ในการเดินเรือครอบคลุม

พื้นที่รับผิดชอบของประเทศไทยบริเวณน่านน้ำเขตทะเลอ่าวไทยและอันดามันนั้น

ชน. ได้ว่าจ้างให้ บวท. เป็นผู้ดำเนินการปรับปรุง ออกแบบ และจัดหาระบบการควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลระยะที่ 1 ซึ่งเป็นประโยชน์และสนับสนุนการปฏิบัติการกิจของ ชน. ในการจัดระบบการจราจรเพื่ออำนวยความสะดวกและความปลอดภัยให้แก่เรือและท่าเรือ รวมถึงความมั่นคงทางทะเล และคุ้มครองสิ่งแวดล้อมทางทะเล ให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพทันสมัย มีมาตรฐานสากล โดยในระยะที่ 1 เป็นการจัดให้มีระบบการควบคุมจราจรทางน้ำและความปลอดภัยทางทะเล ครอบคลุมพื้นที่อ่าวไทยตอนบนและบริเวณเขตท่าศรัทธา ซึ่งเป็นท่าเรือสำคัญของประเทศนับว่าเป็นพื้นที่ที่มีปริมาณจราจรทางน้ำที่คับคั่งที่สุดของประเทศ ซึ่งระบบดังกล่าวจะช่วยในการสนับสนุนให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการสัญจรทางน้ำ

นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดทำระบบฐานข้อมูลการขนส่งทางน้ำที่จะเป็นประโยชน์ต่อการบริหารงานด้านการขนส่งต่อเนื่องและโลจิสติกส์ รวมถึงสนับสนุนภารกิจในการค้นหาและช่วยเหลือผู้ประสบภัยทางทะเลด้วย ซึ่งในอนาคตระบบควบคุมจราจรและความปลอดภัยทางทะเลนี้ จะเชื่อมโยงระบบและข้อมูลให้ครอบคลุมพื้นที่บริเวณชายฝั่งทะเลอันดามัน และบริเวณอ่าวไทยตอนล่างเพื่อให้เป็นศูนย์ควบคุมการจราจรและความปลอดภัยทางทะเล สามารถปฏิบัติหน้าที่ตามภารกิจได้อย่างสมบูรณ์

สำหรับโครงการนี้เป็นการบูรณาการด้านความรู้ความสามารถของการควบคุมจราจรทางอากาศซึ่งเป็นภารกิจหลักของ บวท. มาเป็นแนวทางในการพัฒนา เพื่อออกแบบ และจัดทำระบบดังกล่าว ตามนโยบายของกระทรวงที่ต้องการให้หน่วยงานต่างๆ นำทรัพยากรที่อยู่ของแต่ละหน่วย มาพัฒนาและปรับปรุงให้เกิดประโยชน์ต่อระบบโลจิสติกส์ของประเทศอีกด้วย

ด้านอื่นๆ

บวท. ได้ร่วมนำเสนอผลงานนวัตกรรม จำนวน 3 ชิ้นงาน ในงานการนำเสนอผลงานวิจัยแห่งชาติ (Thailand Research Expo 2007) โดยได้ร่วมจัดกิจกรรมเกี่ยวกับเทคโนโลยีการให้บริการจราจรทางอากาศที่โซนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บวท. มีนโยบายส่งเสริมสนับสนุนให้บุคลากรนำเสนองานวิจัยพัฒนาทำนวัตกรรมอย่างจริงจัง เพื่อให้เกิดประโยชน์ กับ บวท. และต่อกิจการบิน โดยตั้งเป้าหมายว่า บวท. จะเป็นองค์กรแห่งนวัตกรรม

1. โครงการ BOBCAT (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System)

เป็นโครงการที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ให้ศึกษา คิดค้น และพัฒนาระบบ BOBCAT เป็นระบบช่วยให้คำแนะนำกับสายการบินที่ใช้เส้นทางบินนี้บินจากทวีปเอเชีย ผ่านบริเวณน่านฟ้าอัฟกานิสถานไปยังยุโรป แต่ประสบปัญหาการจราจรติดขัดที่ทำให้เครื่องบินต้องเปลี่ยนเส้นทางบ้าง บินอ้อมบ้าง หรืออาจต้องลงจอดฉุกเฉิน ทำให้เกิดความล่าช้าในการทำการบิน และสิ้นเปลืองเชื้อเพลิงเป็นจำนวนเงินมหาศาล โดยประสิทธิภาพระบบ BOBCAT สามารถบริหารจัดการในการจัดระยะห่าง (Spacing) และทำให้เกิดสภาพคล่องในการบินได้เป็นอย่างดี

บวท. ได้พัฒนาระบบ BOBCAT เสร็จสิ้นเมื่อประมาณต้นปี 2549 และได้นำระบบมาทดลองแบบใช้งานจริงตั้งแต่เดือน ก.ค. 49 โดยมีสายการบินใช้บริการระบบกว่า 30 สายการบิน จนกระทั่งเมื่อเดือน พ.ค. 50 ที่ประชุมไอซีโอไอให้การยอมรับว่าระบบมีความสมบูรณ์แบบครบถ้วน พร้อมประกาศใช้งานอย่างเป็นทางการในวันที่ 5 ก.ค. ที่จะถึงนี้

ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล (BOBCAT) เป็นระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศที่มีความโดดเด่น เนื่องจากเป็นระบบแรกในภูมิภาค และในโลกที่ให้บริการเครื่องบินเดินทาง

ระยะยาว โดยตั้งเป้าหมายที่อยู่ห่างจากสนามบินที่วิ่งขึ้น เป็นระยะเวลาระหว่าง 1 ถึง 6 ชั่วโมง ซึ่งการทำงานได้รับความร่วมมือจากประเทศต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจำนวนมาก รวมถึงจำเป็นต้องประสานงานกับสายการบินมากกว่า 30 สายการบิน

หลักการการทำงานของ BOBCAT ระบบจะบริหารสภาพคล่องการจราจรทางอากาศผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ทุกสายการบินที่ต้องการทำการบินในเส้นทางที่ผ่านประเทศอัฟกานิสถานไปยังยุโรปจะต้อง login เข้ามาในระบบ เพื่อให้ระบบจัดช่วงเวลา ความสูง และเส้นทางบินให้แก่เครื่องบินว่าจะต้องทำการบิน (เวลาวิ่งขึ้น) เวลาใด เพื่อที่เมื่อบินมาถึงประเทศอัฟกานิสถานแล้ว สามารถทำการบินได้อย่างคล่องตัวและปลอดภัยสูงสุด และที่สำคัญช่วยให้สายการบินสามารถประหยัดสัดส่วนการให้บริการระบบแก่สายการบินในช่วงทดลองใช้งานจริง

2. โครงการ 3D ATC Simulator เป็นการพัฒนาโปรแกรมสำหรับฝึกปฏิบัติสำหรับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ เป็นระบบ 3 มิติ โดยจะมีการจัดทำโปรแกรมภาพภูมิประเทศโดยรอบของสนามบินต่างๆ ที่จะใช้ฝึกพร้อมทั้งจำลองในสถานการณ์ต่างๆ ทั้งในเวลากลางวัน กลางคืน และทุกสภาพอากาศ เช่น ฝนตก หิมะตก มีเมฆหมอก แสดงให้เห็นมุมมองของวัตถุ และภาพเคลื่อนไหวได้ 360 องศาผ่านจอคอมพิวเตอร์ ทั้งนี้ เพื่อให้เจ้าหน้าที่สามารถฝึกปฏิบัติได้ทุกสถานการณ์ตามต้องการ เป็นการเพิ่ม ศักยภาพและสร้างให้เกิดความพร้อมที่จะปฏิบัติงานจริงได้อย่างรวดเร็ว และมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น

3. โครงการ RCAG (Remote Control Air to Ground System) เป็นระบบควบคุมวิทยุรับ-ส่งระยะไกลและเขตประชิดสนามบิน เพื่อใช้การติดต่อสื่อสารระหว่างนักบิน (Pilot) กับผู้ควบคุมจราจรทางอากาศ (Controller) ซึ่งมี MD-ICSM และ RD-ICSM เป็นอุปกรณ์สื่อสารใช้ในการควบคุมการทำงานรับ-ส่งสัญญาณเสียง และสัญญาณข้อมูล ได้เป็นอย่างดี โดยไม่เกิดข้อจำกัดใด

การพัฒนาผลงานนวัตกรรมของ บวท. นั้น เป็นสิ่งที่เป็นประโยชน์อย่างยิ่ง ทั้งต่อ สบพ. ด้วย ซึ่งหาก สบพ. ได้เข้าไปมีส่วนร่วมในการพัฒนาดังกล่าว ก็จะช่วยให้สามารถพัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากร และเพิ่มศักยภาพในการเป็นสถาบันการศึกษาเฉพาะด้านการบินได้เป็นอย่างดี

งานแสดงการบินของเอเชีย

งานอาเชียน แอโรสเปซ อินเตอร์เนชันแนล เอ็กซ์โป แอนต์ ครองเกรส ซึ่งปีนี้จัดแสดงเป็นครั้งแรกที่ฮ่องกง โดยย้ายฐานการแสดงนิทรรศการมาจากสิงคโปร์ และจัดงานแสดงการบินด้านการทหารออกไป ทั้งนี้ งานอาเชียน แอโรสเปซ อินเตอร์เนชันแนล เอ็กซ์โป แอนต์ ครองเกรส เป็นงานแสดงฯทุก 2 ปี มีการจัดต่อเนื่องมา 25 ปี โดยก่อนหน้านี้จัดที่ประเทศสิงคโปร์มาตลอด

อุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียนั้น มีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยโดยเฉพาะจีน ซึ่งประกาศว่าจะเป็นชาติที่มีการเติบโตภาคผู้โดยสารสายการบินที่เร็วที่สุดในโลก โดยตั้งเป้าจะเพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศเป็น 2 เท่าทุก 5 ปี และเพิ่มจำนวนเครื่องบินเป็น 4 เท่า ในอีก 20 ปีข้างหน้า

เช่นเดียวกับประเทศอินเดีย ซึ่งจะก้าวขึ้นตลาดสำคัญของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งในปัจจุบัน อินเดียก็กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน อย่างเช่น การก่อสร้างสนามบินใหม่ รวมทั้งการจัดตั้งสายการบินเพิ่มขึ้น แม้อินเดียจะมีสายการบินเอกชนเพียง 3 รายในปี 2003 แต่ปัจจุบัน สายการบิน 14 แห่งกำลังรอการอนุมัติจากรัฐบาล และมีคำสั่งซื้อเครื่องบินราว 480 ลำ เพื่อส่งมอบไปจนถึงปี 2012

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินในปีหน้าคาดว่าจะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะการเติบโตในจีนและอินเดีย ซึ่งเป็นผลจากหลายปัจจัย เช่น การจัดแข่งขันกีฬาโอลิมปิก การฟื้นตัวของเศรษฐกิจของญี่ปุ่น ขณะที่แนวโน้มทางเศรษฐกิจของไทยก็น่าจะดีขึ้นเช่นกันซึ่งจากปัจจัยเหล่านี้จะช่วยให้สายการบินต่างๆ ได้รับอานิสงส์โดยทั่วกัน แต่ไทยจะมีข้อได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ในการเป็นจุดเชื่อมต่อการเดินทางท่องเที่ยว

สำหรับในช่วงเดือนกันยายนที่ผ่านมา มีเหตุการณ์อุบัติเหตุเครื่องบินของสายการบินวันทูโก ซึ่งเป็นสิ่งที่หน่วยเกี่ยวข้องทุกหน่วยต้องให้ความสำคัญอย่างจริงจัง เพื่อมิให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ได้อีก อย่างไรก็ตาม ในบางประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ สบพ. เช่นการพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะนักบิน ก็จะต้องมีคุณภาพและเป็นไปตามมาตรฐานสากล

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินของเวียดนาม ยังคงมีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง และเป็นโอกาสที่ดีให้กับ สบพ. ในเรื่องการผลิตและพัฒนาบุคลากร โดยเฉพาะนักบิน ซึ่งเวียดนามเอง ยังไม่สามารถทำการฝึกไปเอง แต่มีความต้องการสูง

**แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน**