

ในเดือนธันวาคม 2550 นี้ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Aviation : IATA) ได้ประกาศปรับลดคาดการณ์การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในปี 2551 ลงถึง 1 ใน 3 หรือลดลงถึง 600 ล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 2 หมื่นล้านบาท) จากปี 2550 ซึ่งมีรายได้ 5,600 ล้านเหรียญสหรัฐ มาอยู่ที่ 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 1.66 แสนล้านบาท) เนื่องจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในระดับ 100 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล จากเดิมที่ IATA เคยคาดการณ์ไว้เมื่อเดือนกันยายนที่ผ่านมาว่าจะมีรายได้อยู่ที่ 7.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 2.59 แสนล้านบาท) โดยอยู่บนพื้นฐานราคาน้ำมันที่ 70 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล พร้อมกันนี้ IATA ได้ตั้งเป้าที่จะกระตุ้นสายการบินสมาชิกทั่วโลกปรับกลยุทธ์เชิงรุก เพื่อตั้งรับสถานการณ์รายได้การบินจะชะลอตัวอย่างรุนแรง

ทั้งนี้ เนื่องจากผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้ต้นทุนการบินเพิ่มขึ้นอย่างน้อย 14,000 ล้านเหรียญสหรัฐ สายการบินในแถบทวีปอเมริกาเหนือจะเผชิญปัญหาหนักที่สุด โดยรายได้จะลดลงมากที่สุดถึง 500 ล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งในปี 2550 นี้ จะมีรายได้ 2,700 ล้านเหรียญสหรัฐ แต่ในปี 2551 จะเหลือเพียง 2,200 ล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้ สาเหตุหนึ่งเนื่องมาจาก ร้อยละ 35 ของเครื่องบินที่ใช้อยู่ใน มีอายุการใช้งานเฉลี่ยเกิน 25 ปี จึงทำให้มีอัตราบริโภคน้ำมันสูง ส่วนทวีปยุโรปและเอเชีย รายได้ลดลงเป็นอันดับ 2 ผลกำไรรวม โดยในทุกๆ 2,000 ล้านเหรียญสหรัฐ (68,000 ล้านบาท) จะลดลงไป 100 ล้านเหรียญสหรัฐ (3,400 ล้านบาท) คิดเป็นเกือบร้อยละ 20

อัตราการเติบโตทางรายได้ของอุตสาหกรรมการบิน ในปี 2551 จะชะลอตัวลงเหลือ ร้อยละ 4.7 ปริมาณจราจรทางอากาศจะเติบโตเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น ในขณะที่จำนวนการส่งมอบฝูงบินใหม่จะมีเพิ่มขึ้นถึง 1,281 ลำ

เช่นเดียวกับ รายงานจาก ศูนย์การบินเอเชียแปซิฟิก (CAPA) ซึ่งคาดว่าหลังจากธุรกิจดำเนินมาอย่างติดต่อกัน 2 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินเอเชียอาจเผชิญความตกต่ำอย่างหนักในปี 2551 ผลจากการขาดแคลนสินค้าและราคาน้ำมันที่สูง ซึ่งจะกระทบต่อความต้องการของผู้บริโภค ขณะเดียวกัน สภาพเศรษฐกิจก็อาจแย่ลง ซึ่งมีผลต่อความต้องการเดินทางทางอากาศ

ศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารของสายการบินจะมีเพิ่มขึ้น ในปี 2551 ซึ่งเป็นผลจากการที่สายการบินต่างๆ ในภูมิภาค ได้รับมอบเครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น แต่การขาดแคลนพนักงานยังจะกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในปีหน้าด้วย การขยายฝูงบินจะยิ่งเพิ่มแรงกดดันขณะที่การขาดแคลนพนักงาน โดยเฉพาะพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินและวิศวกร จะยิ่งผลักดันให้ต้นทุนสูงขึ้น

นอกจากนี้ แนวโน้มเรื่องภาวะโลกร้อนและการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม เริ่มเห็นเป็นรูปธรรมมากขึ้น และคาดว่าจะสร้างให้เกิดการเปลี่ยนแปลงกับอุตสาหกรรมการบินของโลก ซึ่งจากการประชุมว่าด้วยการเปลี่ยนแปลงทางภูมิอากาศโลก (ไอพีพีซี) ที่เกาะบาหลี ประเทศอินโดนีเซีย ซึ่งมีตัวแทนจากเกือบทุกประเทศทั่วโลก ร่วมหารือในความร่วมมือลดปัญหาโลกร้อน โดยเฉพาะเรื่องสำคัญที่ต้องหารือ คือ การจัดการกับภาคการขนส่งทางอากาศ ซึ่งพิสูจน์แล้วว่า ก่อให้เกิดปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สูงสุด โดยล่าสุดนั้น สหภาพยุโรป ได้เริ่มเคลื่อนไหว โดยรัฐมนตรีสิ่งแวดล้อมของสหภาพยุโรป (EU)

ลงมติในการประชุมรัฐมนตรีสิ่งแวดล้อมยุโรป จะเริ่มใช้โควตาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับสายการบินต่างๆ ในปี 2555 ซึ่งล่าช้ากว่ากำหนดการของบรรดาผู้กำหนดนโยบายอียู 1 ปี

ข้อตกลงดังกล่าว กำหนดให้สายการบินต่างๆ จะต้องซื้อโควตา ไม่ใช่เฉพาะในเส้นทางบินภายในทวีปยุโรปเท่านั้น แต่รวมถึงสายการบินทั้งหมดที่ให้บริการเที่ยวบินขาเข้าและออกจากประเทศต่างๆ ในกลุ่ม EU ทั้งนี้ เพื่อลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ข้อตกลงการซื้อคาร์บอนเครดิตนี้ จะเริ่มใช้โควตาการปล่อยก๊าซกับสายการบินในปี 2555 รวมถึงสายการบินยุโรปทั้งหมด และสายการบินที่ทำการบินเข้าและออกจาก EU

อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าว ส่งผลให้สายการบินต่างๆ อาจจะต้องมีงบประมาณกว่า 45,000 ล้านดอลลาร์ ระหว่างปี 2554 และ 2565 เพื่อซื้อคาร์บอนเครดิตจากอุตสาหกรรมประหยัดเชื้อเพลิง เพื่อให้ได้โควตาตามต้องการ ซึ่งทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มสูงขึ้น และอาจเป็นปัจจัยเสี่ยงต่อการดำเนินงานและการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินโดยรวม

ทั้งนี้ เครื่องบินของ EU ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ในสัดส่วนราวครึ่งหนึ่งของการปล่อยก๊าซดังกล่าวทั่วโลก โดยข้อมูลของประชาคมยุโรป (EC) ระบุว่า แม้การปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์จากเครื่องบิน มีสัดส่วนเพียงร้อยละ 3 ของการปล่อยก๊าซทั้งหมด แต่ก็เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 87 ตั้งแต่ปี 2533

จะเห็นว่า การเคลื่อนไหวของกลุ่มประเทศยุโรปในเรื่องคาร์บอนเครดิตนี้ รวมทั้งการเริ่มวางมาตรการทางภาษีผ่านราคาค่าตัวเครื่องบิน เพื่อแก้ปัญหาโลกร้อน เป็นจุดเริ่มต้นที่ประเทศต่างๆ รวมทั้งประเทศไทย จะต้องพิจารณาแนวทางการดำเนินงานด้านการบินที่ต่อเนื่องและสอดคล้องต่อไป

ด้านธุรกิจสายการบิน

ในช่วงเดือนธันวาคม 2550 นี้ ประเด็นที่น่าสนใจ ยังเป็นเรื่องที่สืบเนื่องมาจากสถานการณ์ราคาน้ำมันตลาดโลกที่สูงขึ้น ซึ่งทำให้สายการบินพาณิชย์ทั่วโลกได้รับผลกระทบกระเทือนอย่างมาก โดยได้มีการคาดการณ์ว่า สายการบินอาจต้องตั้งสำรองต้นทุนค่าใช้จ่ายเพิ่มจากอีกร้อยละ 30 และคาดว่าจะกระทบต่อการตั้งเป้ารายได้ปี 2551 อย่างมาก โดยจะต่ำกว่าเป้าหมาย ร้อยละ 15-20

สำหรับสายการบินของไทยเอง ก็ได้รับผลกระทบนี้อย่างมาก หลังจากที่เกือบทุกสายการบินได้ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันไปแล้ว ล่าสุดนั้น สายการบินไทย ได้มีการปรับแผนการตลาดและการขาย เพื่อรักษารายได้การขายตั๋วโดยสาร ปี 2551 คงไว้ปกติ 1.71 แสนล้านบาท เพื่อระดมรายได้มาชดเชยต้นทุนน้ำมัน โดย การบินไทย เตรียมดำเนินการดังต่อไปนี้

1. ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน ทั้งเส้นทางในประเทศและต่างประเทศ จากเดิมที่เคยมีนโยบายจะปรับค่าธรรมเนียมน้ำมันขึ้นเฉพาะในเส้นทางต่างประเทศเท่านั้น พร้อมทั้งให้ทีมศึกษาราคาน้ำมันเครื่องบินหามาตรการเชิงรุกแนวใหม่เข้ามาควบคุมต้นทุนน้ำมันที่แปรผันตลอดทุกเดือน
2. วางแผนส่งเสริมตลาดและการขายตั๋วโดยสารเครื่องบินทั้งใน และต่างประเทศเพื่อให้ได้ยอดขายตามเป้าปีงบประมาณ 2551 ตั้งไว้ 1.71 แสนล้านบาท
3. กลยุทธ์การบริหารจัดการด้านการพาณิชย์บริการผู้โดยสารและขนส่งสินค้าทางอากาศจะยึด 4 กลยุทธ์ โดยการเพิ่มเส้นทางทำกำไร 4 ส่วน ได้แก่

- เพิ่มความถี่เที่ยวบิน (frequency)
- เพิ่มจำนวนที่นั่ง (capacity)
- เพิ่มเที่ยวบิน จากวันละ 1 เป็น 2 เที่ยวบิน (double daily)
- เพิ่มเที่ยวบิน จากวันละ 2 เป็น 3 เที่ยวบิน (triple daily)

โดยการบริหารจัดการการใช้งานเครื่องบินให้มากขึ้นกว่าปัจจุบันอีกร้อยละ 10 และกรกฎาคมปีหน้า จะรับมอบเครื่องบินใหม่แอร์บัส A340-600 จุผู้โดยสารกว่า 350 คน/เที่ยว/ลำ เข้าประจำฝูง จะทำให้มีที่นั่งขายเพิ่มขึ้น โดยภาพรวมจะสร้างสมดุลต้นทุนน้ำมันการบินได้

อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งเป็นผลให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารเครื่องบินที่ราคาสูงขึ้นนั้น เป็นปัจจัยลบต่ออุตสาหกรรมการบิน การขนส่งทางอากาศ และน่าจะเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบต่อไปยังอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวด้วย แม้ว่าสมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (แอตต้า) จะได้คาดการณ์จำนวนนักท่องเที่ยวในปี 2551 ซึ่งจะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 หากสถานการณ์ปกติ คือไม่มีเหตุการณ์ชุมนุม หรือ เหตุทางการเมือง ที่จะเข้ามากระทบและเป็นปัจจัยลบต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยคาดว่าในปีหน้า จะมีจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาประเทศไทยประมาณ 15.2 ล้านคน ซึ่งต่ำกว่า ตัวเลขที่ ททท. ประมาณไว้ว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวอยู่ที่ 15.7 ล้านคน ทั้งนี้ ยังไม่ได้พิจารณาถึงการท่องเที่ยวภายในประเทศ

ด้านท่าอากาศยาน

บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ได้คาดการณ์ถึงจำนวนเที่ยวบินที่ใช้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วงตั้งแต่วันที่ 25 ธันวาคม 2550 - 5 มกราคม 2551 โดยมีสายการบินต่างๆ ขอเพิ่มเที่ยวบิน รวมถึงเที่ยวบินเช่าเหมาลำ รวมทั้งหมด 233 เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 182 เที่ยวบินและเที่ยวบินในประเทศ 51 เที่ยวบิน ถือว่าเพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ประมาณร้อยละ 20

ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่ใช้งานในสนามบินดอนเมืองในช่วงหยุดยาว 4 วันดังกล่าว ก็คาดว่าจะเพิ่มขึ้นเช่นกัน โดย ทอท. ประเมินว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการดอนเมืองราว 18,700 คนต่อวันเพิ่มขึ้น 1,300 คนต่อวันจากวันปกติที่มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการวันละ 17,000 คน

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนธันวาคมนี้ ประเด็นเรื่องการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง ยังคงเป็นประเด็นต่อเนื่องที่ทุกฝ่ายยังให้ความสนใจ และยังคงเป็นที่โต้แย้งกันอยู่

ข้อสรุปล่าสุดจากการประชุมคณะกรรมการ ทอท. เมื่อวันที่ 1 ธ.ค. 2550 นั้น ที่ประชุมได้สรุปผลการพิจารณาการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองเปิดให้สายการบินทั้งภายในประเทศ และระหว่างประเทศ มาใช้บริการที่ดอนเมืองตามความสมัครใจ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อใช้ทรัพย์สินของชาติให้เกิดประโยชน์อย่างเต็มที่ ขณะเดียวกันให้ดำเนินการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตามแผนพัฒนาที่วางไว้ และเพื่อให้เกิดประโยชน์ต่อการพัฒนาไปสู่ศูนย์กลางการบินในภูมิภาค รวมทั้ง ควรเสนอให้รัฐบาลลงทุนสร้างเส้นทางคมนาคมเชื่อมระหว่างสองสนามบินหลักเข้าด้วยกัน

ทั้งนี้ ทอท. ให้เหตุผลว่า เนื่องจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้นเริ่มที่จะแออัดแล้ว ทั้งๆ ที่เพิ่งเปิดใช้ได้ไม่เกิน 2 ปี และการใช้งานเริ่มที่จะเต็มการให้บริการ คือ นักท่องเที่ยว 45 ล้านคน ในเวลาอันไม่นาน และการเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองควบคู่ไปด้วยจะทำให้ ทอท. ไม่จำเป็นต้องลงทุนขยายเฟส 2 และ 3 ในเวลาอันสั้น การเปิดให้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศนั้น จะช่วยแบ่งเบาภาระการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในช่วง 10 ปีข้างหน้า

ทอท. มีนโยบายชัดเจนว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศในการให้บริการสายการบินในเส้นทางระหว่างทวีป และบริการด้านขนส่งสินค้า ส่วนท่าอากาศยานดอนเมืองจะเป็นท่าอากาศยานรอง โดยการให้บริการของท่าอากาศยานดอนเมืองจะแบ่งเป็น 3 กลุ่มคือ

1. GENERAL AVIATION ประกอบด้วย เครื่องบินส่วนตัว เครื่องบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินฝึกหัด
2. เที่ยวบินภายในประเทศ และ
3. สายการบินที่ให้บริการเส้นทางภายในภูมิภาค

ซึ่งการแยกประเภทการให้บริการของทั้งสองท่าอากาศยานในลักษณะเช่นนี้ จะทำให้เกิดปัญหาเรื่องการต่อเครื่องบิน หรือความไม่สะดวกของผู้โดยสาร ขณะที่สายการบินขนาดใหญ่ยังให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเช่นเดิม ส่วนในปัจจุบันนี้ ทอท. อยู่ระหว่างการจัดหาบริษัทที่ปรึกษา ในโครงการลงทุนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีแผนก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ หรือ SATELLITE TERMINAL คาดว่าจะเริ่มได้ภายในปี 2551 การก่อสร้างจะใช้เวลา 5 ปี ระหว่างที่รอการก่อสร้างจำเป็นต้องลดความแออัดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจากนั้นจะเริ่มดำเนินการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 60 ล้านคน แม้ว่าจะทำทางวิ่งเส้นที่ 4 แต่ไม่สามารถรองรับปริมาณจราจรเพิ่มขึ้นได้ เพราะมีข้อจำกัดด้านพื้นที่

อย่างไรก็ตาม แนวทางดังกล่าวส่งผลให้ข้อวิพากษ์อย่างหลากหลาย โดยหลายฝ่ายได้ออกมาแสดงความคิดเห็น ที่ไม่เห็นด้วยกับการดำเนินการของ ทอท. โดย กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) และบริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ตลอดจนสายการบินพาณิชย์ทั้งไทยและต่างชาติ ต่างก็ออกมาสนับสนุนว่า ประเทศไทยควรมีสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียว เพื่อความสะดวกของผู้โดยสาร อีกทั้งได้ให้เหตุผลด้วยว่า การเปิดใช้สองสนามบินเป็นการเพิ่มต้นทุนให้สายการบิน และทำให้ไทยสูญเสียโอกาสการเป็นฮับในภูมิภาคนี้

หลายฝ่ายให้ทัศนะว่า การคาดการณ์ข้อมูลที่ผิดพลาดทำให้ ทอท. เกิดความเสียหายอย่างมาก ส่วนหนึ่งเกิดจากนโยบายของรัฐบาลชุดเก่าที่เร่งรัดเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้การเปิดใช้เต็มไปด้วยความไม่พร้อม ประกอบกับปัญหาทางกฎหมายที่ ทอท. ทำไว้กับเอกชนก่อนหน้านี้ ไม่โปร่งใส จึงเป็นที่มาของการฟ้องร้องและทำให้เกิดความยืดเยื้อในการแก้ไขปัญหาหลายต่อหลายประการ และแม้ว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะได้รับการแก้ไขอย่างต่อเนื่อง แต่นโยบายที่สับสน และไร้ทิศทางของ ทอท. ส่งผลกระทบต่อแผนธุรกิจระยะยาวของสายการบินต่างๆ ในสุวรรณภูมิมาก โดยเฉพาะแผนการขยายเส้นทางบินและการเพิ่มความถี่การบินที่เข้าสู่ฮับการบินของสุวรรณภูมิ แม้แต่สายการบินจากยุโรป อเมริกา และเอเชีย ยังไม่สามารถประกาศแผนการบินระยะ 5-10 ปีได้

นอกจากนี้ สิ่งที่ ทอท. ต้องให้ความสำคัญ คือ จำนวนผู้โดยสารกว่าร้อยละ 72 ของผู้โดยสารทั้งหมด จำเป็นต้องใช้การเชื่อมต่อเส้นทางบินระหว่างประเทศและในประเทศ ขณะนี้จำนวนผู้โดยสารที่เชื่อมต่อไปยังสนามบินภายในประเทศมีน้อย หาก ทอท. ต้องการให้ไทย เป็นศูนย์กลางการบินใน

ภูมิภาคนี้ จำเป็นต้องให้ความสำคัญกับการบริหารนโยบายการบิน แบบสนามบินเดียวเพื่อให้การบริหารงานมีประสิทธิภาพ

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ทาง ทอท. ก็ได้มี 2 แนวทางพัฒนาสนามบินดอนเมือง หากรัฐบาลชุดใหม่ไม่เห็นด้วยที่จะเปิดให้บริการต่อสายการบินทั้งในและต่างประเทศ โดยเบื้องต้นได้แบ่งการพัฒนาโครงการ ออกเป็น 2 ส่วน คือ

1. ส่วนที่เกี่ยวข้องกับการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์
2. ส่วนเป็นพื้นที่รองรับเครื่องบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินส่วนตัว

สำหรับการใช้พื้นที่เชิงพาณิชย์ภายในสนามบินดอนเมือง สามารถทำกิจกรรมได้หลากหลาย เช่น ดึงสินค้าแบรนด์เนมเข้ามาจำหน่าย ซึ่งทำได้โดยการเปิดประมูลพื้นที่ที่จัดแบ่งออกเป็นส่วนๆ โดยอยู่ระหว่างการพิจารณารายละเอียดร่าง TOR นอกจากนี้ อาจมีการเปิดให้บริการคลังสินค้าที่สนามบินดอนเมืองอีกครั้ง โดยเฉพาะสินค้าเกษตรประเภทเน่าเสียง่าย ซึ่งลูกค้ามีความต้องการที่จะจัดส่งสินค้าด้วยความรวดเร็วผ่านขั้นตอนการตรวจสอบที่ได้มาตรฐานเช่นเดียวกับสนามบินสุวรรณภูมิ แต่มีความสะดวกกว่า ซึ่งก่อนหน้านี้ทางฝ่ายบริหารได้พบปะกับผู้ให้บริการขนส่งสินค้าและหาทางออกในการบริหารจัดการเรื่องนี้ไปบางส่วนแล้ว

สำหรับพื้นที่ที่เกี่ยวข้องกับกิจการการบินนั้น อาจเพิ่มความสะดวกในการให้บริการแก่ผู้เดินทาง โดยเครื่องบินส่วนตัวมาลงที่สนามบินดอนเมือง ซึ่งทำได้โดยเปิดห้องวีไอพีรองรับ พร้อมให้บริการ ที่พร้อมสรรพทั้งที่พักและการ บริการด้านอาหาร สิ่งบันเทิงครบวงจร ฯลฯ ซึ่ง ทอท. สามารถทำได้เลยไม่ต้องผ่านการขออนุมัติจากบอร์ด ทอท.

สำหรับปัญหาเรื่องผลกระทบด้านเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ซึ่ง ทอท. ได้มีมติดำเนินการแก้ไข ดังนี้

1. เห็นชอบการจ่ายค่าชดเชยผลกระทบด้านเสียงให้กับเจ้าของที่ดิน อาคาร และสิ่งปลูกสร้างที่ได้รับผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ก่อสร้างก่อนวันที่ 31 ธ.ค.44 ไปแล้วนั้น สำหรับการให้ความช่วยเหลือสิ่งปลูกสร้างหลังปี 2544 นั้น ต้องใช้การเจรจา และต้องตกลงร่วมกันทั้ง 2 ฝ่าย ซึ่งเป็นได้ทั้งการปรับปรุงให้ หรือ การซื้อกรรมสิทธิ์ที่เจ้าของประสงค์ขาย และทอท. ประสงค์ซื้อภายใต้ราคาที่เป็นธรรม โดยให้ใช้กรอบงบประมาณที่มีไปดำเนินการ

2. ได้ตั้งระบบโควตาเสียง คือ การกำหนดโควตาให้แต่ละสายการบิน โดยการตัดคะแนน หากสายการบินใดใช้เสียงดังในระหว่างทำการบิน ซึ่งหากโควตาดังกล่าวของสายการบินถูกตัดคะแนนหมดอาจจะไม่มีสิทธิ์ทำการบินต่อ

3. จัดเก็บค่าธรรมเนียมกับสายการบินที่มีเสียงดัง และจะมีการลดค่าธรรมเนียมสนามบินกับสายการบินที่มีเสียงของเครื่องบินที่ไม่ดังด้วย

อย่างไรก็ตาม ทอท. ทำการศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมโดยนำแนวทางต่างๆ มาผสมกันเพื่อให้ได้รูปแบบที่ทำให้เกิดมลภาวะทางเสียงน้อยที่สุด ภายใต้เงื่อนไขที่รายได้ของ ทอท. ในเรื่องค่าธรรมเนียมเท่าเดิม เพราะเป้าหมายคือต้องการให้ลดมลภาวะทางเสียงให้มือน้อยที่สุด ไม่ต้องการเพิ่มรายได้

ตัวอย่างข้อเสนอในการเก็บค่าธรรมเนียม ที่ ทอท. นำมาพิจารณา เช่น

1. เก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินจากเครื่องบินที่ก่อให้เกิดเสียงดังมาก และสร้างแรงจูงใจด้วยการลดค่าธรรมเนียมกับเครื่องบินที่ก่อให้เกิดเสียงดังน้อย ซึ่งเป็นการส่งเสริมให้สายการบินเลือกใช้เครื่องบินที่มีมลภาวะทางเสียงน้อย

2. ให้โควตาการบินแต่ละสายการบิน และจะถูกตัดคะแนนเมื่อก่อให้เกิดเสียงดังเกินจาก

กำหนด และเปิดให้แต่ละสายการบินซื้อโควตาการบินจากกันและกันได้ ซึ่งทำให้สายการบินที่ก่อให้เกิดมลภาวะทางเสียงน้อยมีรายได้จากการขายโควตา

3. การจำกัดจำนวนเที่ยวบิน (Number of Flights Limitation) ในแต่ละช่วงเวลา
4. จำกัดความดังของเสียง (Noise Volume Restrictions) ในขณะที่ทำการบินขึ้นและลงให้เป็นไปตามที่กำหนด
5. การปิดท่าอากาศยานบางช่วงเวลา Airport Curfews โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนที่เป็นช่วงพักผ่อนของชุมชนในกรณีพื้นที่ที่ได้รับผลกระทบเป็นชุมชน
6. วิธีการบินลดเสียงโดยกำหนดเป็นข้อปฏิบัติในการร่อนลงหรือบินขึ้นเพื่อให้เขตชุมชนได้รับผลกระทบน้อยที่สุด
7. การวางแผนและจัดการใช้ประโยชน์ที่ดินเพื่อให้ที่ดินที่ได้รับผลกระทบทางเสียงเกิดประโยชน์สูงสุดในการทำเป็นโรงงานอุตสาหกรรมหรือสวนสาธารณะ เป็นต้น

ท่าอากาศยานภูมิภาค

ท่าอากาศยานต่างๆ ในภูมิภาค ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขอ. นั้น ขณะนี้ ขอ. กำลังอยู่ระหว่างการศึกษาแนวทางพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคที่ยังไม่มีสายการบินให้บริการในปัจจุบัน เช่น ท่าอากาศยานเพชรบูรณ์ เลย แม่สอด ชุมพร นครราชสีมา โดยจะประสานกับส่วนราชการในจังหวัดนั้นๆ เพื่อสนับสนุนให้มีสายการบินให้บริการแบบประจำ

สำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาคนั้น ในช่วงเดือนธันวาคมนี้ มีข้อมูลการพัฒนาท่าอากาศยานในภูมิภาค จำนวน 2 แห่ง คือ

1. ท่าอากาศยานนานาชาติสมุย

สำนักงานนโยบายและแผนทรัพยากรธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม มีมติเห็นชอบจากรายงานการวิเคราะห์ผลกระทบสิ่งแวดล้อม (EIA) และได้อนุญาตให้เครื่องบินขนาดกลางสามารถทำการบินขึ้นลงที่สนามบินนานาชาติสมุยได้แล้ว ซึ่งได้แก่ เครื่องบิน โบอิง B717 ขนาด 120 ที่นั่ง เครื่องบิน B737-400 ขนาด 149 ที่นั่ง และเครื่องบินแอร์บัส A319 ขนาด 144 ที่นั่ง ซึ่งจะเป็นผลให้ท่าอากาศยานนานาชาติ สมุย สามารถรองรับเที่ยวบินไป-กลับได้ถึง 36 เที่ยวบิน/วัน

ในการนี้ สายการบินบางกอก แอร์เวย์ส จะสามารถเพิ่มจำนวนที่นั่งเพื่อให้บริการนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้าออกสมุย เพิ่มสูงถึงร้อยละ 62 โดยวางแผนนำฝูงบินทั้ง 3 แบบเพิ่มเที่ยวบินไป-กลับ 2 เที่ยวบิน/วัน ควบคู่กับเครื่องบิน ATR-72 จำนวน 34 เที่ยวบิน/วัน (ไป-กลับ) อีกทั้งยังพร้อมจะให้การบินไทยนำเครื่องบินโบอิง B737-400 ขึ้น-ลงได้ 2 เที่ยวบิน/วัน

การบินไทย ก็จะเริ่มจัดตารางการบิน ในเที่ยวบิน กรุงเทพฯ-สมุย จำนวน 2 เที่ยวบิน/วัน พร้อมทั้งจะเร่งเจรจาเงื่อนไขและข้อตกลงเรื่องเวลาบิน (timeslot) ส่วนการจัดการรายละเอียดเรื่องฝูงบินโบอิง B737-400 ที่จะนำมาบินเพิ่มไปสมุย ขณะนี้การบินไทยเหลือเครื่องบินใช้งานเพียง 6 ลำ เนื่องจากมีข้อตกลงให้นักแอร์เข้าไปทำโลว์คอสต์ 4 ลำ ซึ่งอาจจะต้องนำเครื่องบินบางส่วนกลับคืนมา

ในอดีต การบินไทยไม่สามารถบินตรงสมัยได้เพราะติดเงื่อนไขหลายประการ แต่ได้มีการทำข้อตกลงความร่วมมือการขายตั๋วราคาพิเศษ special pro-rate agreement : SPA ซึ่งเป็นการโอนผู้โดยสารจากต่างประเทศที่ต้องการซื้อตั๋วเครื่องบินเดินทางไปสมัยจากบางกอก แอร์เวย์ส เดือนละประมาณ 10,000 คน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าการอนุญาตในครั้งนี้ จะเป็นเพิ่มศักยภาพการคมนาคมทางอากาศสู่เกาะสมุย แต่ก็ยังต้องควบคุมดูแลการดำเนินงานให้มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อยที่สุด รวมทั้งต้องจัดทำแผนพัฒนาสิ่งแวดล้อมอย่างยั่งยืน โดยเฉพาะชุมชนผู้พักอาศัยบนเกาะสมุย ประเภทบ้านเรือนบริเวณโดยรอบสนามบินต้องอยู่อย่างมีความสุขด้วย

ขณะที่สถิตินักท่องเที่ยวเข้าเกาะสมุยตลอด 5 ปี ตั้งแต่ ปี 2544 - 2549 เพิ่มขึ้นปีละร้อยละ 10 โดยปี 2549 มีกลุ่มเดินทางโดยเครื่องบินเพิ่มสูงกว่าปี 2548 ถึงร้อยละ 28.55

2. ท่าอากาศยานบนเกาะคอเขา

กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) เตรียมโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานบนเกาะคอเขา จังหวัดพังงา มูลค่าประมาณ 900 ล้านบาท โดย ขอ. ได้ว่าจ้างบริษัทศึกษาความเป็นไปได้ รวมทั้งออกแบบรายละเอียดทางวิ่ง ทางขับ ลานจอด อาคารผู้โดยสาร และหลังจากได้ศึกษาผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมรวมทั้งจัดประชาพิจารณ์แล้ว พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่ให้การสนับสนุน โดยมีผลกระทบด้านสิ่งแวดล้อมน้อยมาก

โครงการก่อสร้างท่าอากาศยานเกาะคอเขา จะใช้พื้นที่ประมาณ 1,400 ไร่ พื้นที่เดิม 970 ไร่ และต้องจัดหาเพิ่ม 400 ไร่ ความยาวทางวิ่ง 2 พันเมตร รองรับเครื่องบินขนาดกลาง 150 ที่นั่ง และพัฒนารองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ในอนาคต

พื้นที่บริเวณเกาะคอเขานี้ เป็นแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของพังงา โดยเฉพาะเขาหลัก ซึ่งมีการฟื้นตัวอย่างรวดเร็วหลังเกิดสึนามิ หากมีท่าอากาศยานจะช่วยรองรับการเดินทางได้เป็นอย่างดี และช่วยลดความหนาแน่นของท่าอากาศยานภูเก็ตได้ในระดับหนึ่ง

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

ภายหลังเหตุการณ์เครื่องบินเอ็มดี-82 ของสายการบินวัน ทู โก เที่ยวบิน โอจี 269 สิ้นโกล ออกนอกทางวิ่งท่าอากาศยานภูเก็ต ทำให้หน่วยเกี่ยวข้องตั้งข้อสังเกตเกี่ยวกับประสิทธิภาพของนักบินที่หนึ่งและนักบินที่สอง กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ในฐานะกำกับดูแลการออกใบอนุญาตประกอบอาชีพนักบินให้กับนักบินไทยและนักบินต่างชาติได้เริ่มสังเกตการณ์การบินในทุกสายการบินของไทย เริ่มจากสายการบินวันทูโกและโอเรียนท์ไทย

จากการสังเกตการณ์ทั้งเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศของ ขอ. พบว่า นักบินของสายการบินดังกล่าว ส่วนใหญ่เป็นนักบินต่างชาติ มีความบกพร่องในเรื่องความร่วมมือ หรือ CRM (Crew Resource Management) ซึ่งอาจเป็นผลจากวัฒนธรรมการทำงานที่แตกต่างกัน ซึ่งเรื่องดังกล่าวถือว่ามีความจำเป็นในการปฏิบัติงานร่วมกันเป็นอย่างยิ่ง หากนักบินขาดสิ่งเหล่านี้จะส่งผลให้เกิดปัญหาด้านการประสานงานหรือทำงานร่วมกัน

นักบินต่างชาติอาจถูกปลูกฝังวัฒนธรรมการทำงานหรือมีวัฒนธรรมองค์กรที่ต่างกับวัฒนธรรมการทำงานของไทย ซึ่งมักจะรู้จักคุ้นเคยกัน ทำให้การทำงานร่วมกันเป็นไปอย่างราบรื่น

นอกจากนี้ ขอ. จะออกระเบียบใหม่เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตให้นักบินต่างชาติเข้ามาประกอบอาชีพนักบินในประเทศไทย โดยจะเพิ่มข้อกำหนดให้นักบินต่างชาติต้องสอบความรู้ ข้อกฎหมายด้านการบินของไทย ควบคู่กับการตรวจสอบความสามารถด้านการบิน และกำหนดให้นักบินต้องมีความสามารถด้านความร่วมมือ หรือ CRM ด้วย จากเดิมที่มีเพียงการทดสอบความสามารถด้านการบิน ซึ่งข้อกำหนดดังกล่าวจะมีผลบังคับทันทีภายหลังออกประกาศระเบียบ

นักบินต่างชาติที่ผ่านการทดสอบไปแล้ว ขอ. จะเรียกมาทดสอบความรู้ด้านกฎหมายการบินของไทย และให้เพิ่มความรู้ด้าน CRM ให้มากขึ้น โดย ขอ. จะทดสอบความรู้ความสามารถทั้งสองด้าน ก่อนออกใบอนุญาตทำการบิน หากนักบินต่างชาติรายใดไม่ผ่านการทดสอบ ขอ. จะงดออกใบอนุญาตให้จนกว่าจะผ่านการทดสอบ

สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยในเดือนธันวาคมนี้ ยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นปัจจัยเสี่ยงประการสำคัญ นอกจากนี้ ปัญหาเรื่องการใช้ท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง แม้ว่า ทอท. จะใช้เวลาในการพิจารณานานแล้วก็ตาม แต่ก็ยังไม่มีข้อสรุป ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของสายการบินต่างๆ และการเป็นฮับของภูมิภาค อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องเตรียมพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดในอนาคต ทั้งการรับมือกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว และกระแสเรื่องคาร์บอนเครดิต ที่ทั่วโลกให้ความสนใจ

สำหรับ สบพ. นั้น ประเด็นที่ควรพิจารณา คือ เรื่องการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของอุตสาหกรรมการบิน โดยจะพบว่า ในช่วงปีหน้าเป็นต้นไปนั้น เป็นที่มีการส่งมอบเครื่องบินพาณิชย์ให้กับสายการบินของไทย เป็นจำนวนมาก ดังนั้น ความต้องการบุคลากรและการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน จึงน่าจะมีนัยสำคัญ และ สบพ. ควรเร่งศึกษาความต้องการในกรณีนี้ นอกจากนี้ ในเรื่องของการพัฒนาประสิทธิภาพของนักบิน ซึ่ง ขอ. กำลังให้ความสำคัญอยู่นั้น ก็เป็นอีกประเด็นหนึ่งที่ดีเป็นโอกาสสำหรับ สบพ. ที่จะเป็นผู้ดำเนินการเพิ่มพัฒนาประสิทธิภาพของนักบินต่างชาติ ทั้งในเรื่อง ความรู้ด้านกฎหมายการบินของไทย และความรู้ด้าน CRM ตามข้อสังเกตของ ขอ. และควรประสานงานกับ ขอ. โดยด่วน

แผนกวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน