

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สํานักการabinพลเรือน

ในช่วงปี พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมานั้น นับเป็นช่วงเวลาวิกฤตที่ยากลำบากสำหรับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกอย่างมาก โดยเฉพาะการเผชิญกับปัญหาความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง และปัญหาวิกฤตเศรษฐกิจโลก อย่างไรก็ตาม องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้รายงานถึงภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินโลกในช่วงปี พ.ศ.2551 ที่ผ่านมาไว้ สรุปได้ดังนี้

อุตสาหกรรมการบินโลก ในปี 2551 มีการเติบโตร้อยละ 1.8 ซึ่งเป็นอัตราที่ลดลงจากปีก่อน เมื่อพิจารณาในด้านของ Passenger Kilometres Performed และจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางกับสายการบินประจำ มีจำนวนเพิ่มขึ้น ประมาณร้อยละ 0.8 อยู่ที่ 2.29 พันล้านคน

ส่วนสถิติการขนส่งสินค้าภายในประเทศสมาชิกของ ICAO ทั้ง 190 ประเทศ นั้น พบว่า มีการขยายตัวประมาณร้อยละ 1.1 ในด้านของน้ำหนัก ซึ่งคิดเป็น 41.9 ล้านตัน และเป็นการขยายตัวในสัดส่วน ที่ลดลงจากปีก่อน ที่มีอัตราเติบโตร้อยละ 3.9

การขยายตัวของจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ ลดลงจากอัตราร้อยละ 7.6 เมื่อปี พ.ศ.2550 เหลือร้อยละ 4.1 ในปี พ.ศ.2551 โดยแยกตามภูมิภาคต่างๆ ได้ดังนี้

ภูมิภาค	สัดส่วนของการโดยสารระหว่างประเทศ	อัตราการเติบโต
ยุโรป	ร้อยละ 41	+ ร้อยละ 5.2
ตะวันออกกลาง	ร้อยละ 8	+ ร้อยละ 8.9
ละตินอเมริกา	ร้อยละ 7	+ ร้อยละ 7.2
แอฟริกา		+ ร้อยละ 2.1
เอเชียแปซิฟิก	ร้อยละ 27	+ only near zero
อเมริกาเหนือ	ร้อยละ 17	+ ร้อยละ 5.3

ในขณะที่ เส้นทางภายในประเทศ นับเป็นเส้นทางที่มีการชะลอตัวมากที่สุด โดยพบว่า ในปี พ.ศ.2551 นั้น มีอัตราลดลงร้อยละ 1.6 เมื่อเปรียบเทียบกับ ในปี พ.ศ.2550 ที่มีอัตราการเติบโตร้อยละ 6.2 โดยภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด คือ ภูมิภาคอเมริกาเหนือ ซึ่งมีสัดส่วนการเดินทางภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 58 และการเติบโตลดลงร้อยละ 3.1 ส่วนภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น สัดส่วนการเดินทางภายในประเทศ คิดเป็นร้อยละ 27 มีอัตราการเติบโตเพียงร้อยละ 0.1

ICAO ยังกล่าวว่า ในช่วงครึ่งปีแรกของปี พ.ศ.2551 นั้น ความต้องการการเดินทางทางอากาศได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันและราคาสินค้าต่างๆ ที่สูงขึ้น ซึ่งนำไปสู่ราคาค่าโดยสารเครื่องบินที่แพงขึ้น และการชะลอการตัดสินใจใช้เงินในเรื่องที่ยังไม่จำเป็นของผู้บริโภค รวมไปถึงวิกฤตเศรษฐกิจโลก โดยในช่วงครึ่งปีหลังนั้น ยังส่งผลกระทบต่ออย่างรุนแรงต่อซีกโลกตะวันตก รวมถึงส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจของเอเชียแปซิฟิกด้วยการชะลอตัวนี้ ยังเกิดขึ้นในภูมิภาคตะวันออกกลางด้วย แม้ว่าจะเป็นภูมิภาคที่ได้รับประโยชน์จากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นมากที่สุดเมื่อปี 2551 ก็ตาม

สำหรับในปี พ.ศ.2552 นี้ ICAO ได้คาดการณ์ในระยะกลางถึงการเดินทางทางอากาศ ไว้ว่า การเติบโตของอัตราผู้โดยสารสายการบิน ในด้านของ Passenger Kilometre Performed (PKPs) นั้น **จะลดลงประมาณร้อยละ 0.9 ในปี พ.ศ.2552 และจะฟื้นตัวอีกครั้งในปี พ.ศ.2553 โดยจะเพิ่มขึ้นในอัตรา ร้อยละ 5.1** เมื่อพิจารณาแต่ละภูมิภาค เป็นดังนี้

ภูมิภาค	2551 (ข้อมูลเบื้องต้น)	2552 (คาดการณ์)	2553 (คาดการณ์)
แอฟริกา	0.5	1.0	7.6
เอเชียแปซิฟิก	0.1	1.0	7.0
ยุโรป	4.4	2.2	4.9
ตะวันออกกลาง	7.6	5.3	7.5
อเมริกาเหนือ	-0.5	-1.2	2.8
ละตินอเมริกา / แคริบเบียน	8.5	3.1	7.0
โลก	1.8	0.9	5.1

จากข้อมูลของ ICAO จะเห็นว่า ในปี 2552 นั้น ภูมิภาคอเมริกาเหนือเป็นภูมิภาคเดียวที่ยังคงมีอัตราการเติบโตที่ติดลบต่อเนื่องจาก ปี 2551 สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น มีการเติบโตเพียงเล็กน้อยเท่านั้น ส่วนในปี 2553 จะพบว่า ทุกภูมิภาคในโลกมีการเติบโตอย่างก้าวกระโดด โดยเฉพาะภูมิภาคแอฟริกา เอเชียแปซิฟิก ตะวันออกกลาง และละตินอเมริกา / แคริบเบียน

ทั้งนี้ การคาดการณ์ของ ICAO นั้น สะท้อนถึงตัวเลขการคาดการณ์การเติบโตของเศรษฐกิจโลกในสองปีข้างหน้า โดยอัตราการเติบโตจะลดลง จากร้อยละ 3.6 ในปี 2008 เป็นร้อยละ 1.8 ในปี 2009 และจะฟื้นตัวในปี 2010 ในอัตราร้อยละ 3.4 ทั้งนี้ เป็นการประเมินโดย Global Insight บริษัทที่ทำการคาดการณ์เศรษฐกิจ

อย่างไรก็ตาม การที่การเดินทางทางอากาศจะกลับมาเพิ่มจำนวนสูงขึ้นนั้น ขึ้นอยู่กับว่า วิกฤตการเงินและผลกระทบของวิกฤตจากอัตราเติบโตของเศรษฐกิจโลกว่าจะฟื้นตัวได้เร็วแค่ไหน

ส่วนในด้านตัวเลขทางการเงินนั้น สายการบินในประเทศภาคีสมาชิกของ ICAO นั้น คาดว่าจะแจ้งการขาดทุนจำนวนประมาณ 2.7 พันล้าน ก่อนที่จะกลับมาทำกำไรในปี 2009 และ 2010 โดยคาดว่า จะสามารถมีผลกำไรเป็นเงิน 3.8 และ 6.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม จะพบว่า ข้อมูลของ ICAO นั้น ไม่สอดคล้องกับข้อมูลของทาง IATA ทั้งนี้ เนื่องจากข้อมูลของ ICAO นั้น เป็นอัตราเฉลี่ยของสายการบินที่อยู่ในประเทศภาคีสมาชิกของ ICAO ทั้งสายการบินที่เป็นสมาชิก IATA และ สายการบินที่ไม่ได้เป็นสมาชิก IATA เช่น สายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จุดที่น่าสนใจคือ ส่วนแบ่งทางการตลาดของสายการบินที่ไม่ได้เป็นสมาชิกของ IATA นั้น เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยคิดเป็นร้อยละ 33 ของจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศ และประมาณ ร้อยละ 20 ของจำนวนเที่ยวบินทั้งหมด

อุตสาหกรรมการบินของไทย

สำหรับ อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี พ.ศ.2551 ที่ผ่านมานั้น พบว่า **จำนวนผู้โดยสารทางอากาศในปี พ.ศ.2551 มีประมาณ 54.4 ล้านคน ลดลงจากปี พ.ศ.2550 ที่มีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศประมาณ 57.2 ล้านคน หรือ ประมาณร้อยละ 4.8** ทั้งนี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำทั่วโลก ซึ่งส่งผลทำให้ความต้องการในการเดินทางลดลง รวมทั้งปัญหาการขาดเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศไทย ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นในการท่องเที่ยวและการคมนาคมขนส่ง

สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในปี พ.ศ.2552 คาดว่า การชะลอตัวของเศรษฐกิจโลกจะยังคงเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้ปริมาณความต้องการการเดินทางทางอากาศลดลงต่อเนื่องจากปีก่อน รวมทั้งความเชื่อมั่นต่อการท่องเที่ยวไทย ซึ่งการท่องเที่ยวนี้มีผลต่อจำนวนผู้โดยสารทางอากาศของไทย โดย **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** คาดว่าจำนวนผู้โดยสารในปี พ.ศ.2552 จะมีประมาณ 49-52 ล้านคน หรือ ลดลงจากปีก่อน ประมาณร้อยละ 5-10

นอกจากนี้ ภาวะการแข่งขันของธุรกิจการบินในตลาดปีนี้ คาดว่าจะมีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะการแข่งขันกันปรับลดราคาเพื่อแย่งชิงส่วนแบ่งตลาดจากจำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มลดลง ขณะที่พฤติกรรมของผู้โดยสารก็คาดว่าจะให้ความสำคัญกับราคาตั๋วโดยสารมากขึ้น เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ชะลอตัวลง ทำให้อาจเป็นโอกาสสำคัญของสายการบินต้นทุนต่ำ สำหรับตลาดบนคาดว่าจะการแข่งขันด้านบริการของแต่ละสายการบินจะรุนแรงมากยิ่งขึ้น เนื่องจากเป็นกลุ่มลูกค้าที่ยังมีกำลังซื้ออยู่ในภาวะที่เศรษฐกิจชะลอตัว

อย่างไรก็ตาม เมื่อพิจารณาองค์ประกอบหลักๆ ของอุตสาหกรรมการบินของไทย จะพบว่า ในแต่ละองค์ประกอบนั้น มีภาพรวมความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจดังนี้

ด้านธุรกิจสายการบินของไทย

ปัญหาสำคัญประการหนึ่งที่เกิดขึ้นกับธุรกิจการบินของไทยและอยู่ในความสนใจของทั้งอุตสาหกรรมการบิน คือ **เรื่องสภาพทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)**

จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในช่วง 8 เดือนแรกของปี 2551 ประกอบกับผลกระทบอย่างแรงจากปัญหาการขาดเสถียรภาพทางการเมืองของประเทศ และการยึดท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิและดอนเมือง ในช่วงปลายปี 2551 ที่ผ่านมา ทำให้ บกท. ประสบปัญหาการขาดทุนจากการดำเนินงาน ตลอดจนการขาดทุนจากการทำสัญญาซื้อน้ำมันล่วงหน้าในปีที่ผ่านมา และจากอัตราแลกเปลี่ยน จนทำให้ บกท. ต้องขาดสภาพคล่อง เป็นวงเงินสูงถึง 34,000 ล้านบาท ขณะที่ยังมีภาระต่องู๋หนี้ใหม่ อีกประมาณ 45,000-55,000 ล้านบาท เพื่อนำมาชำระคืนหนี้, เสริมสภาพคล่อง และใช้ในการลงทุน

จากปัญหาดังกล่าว บกท. ได้จัดทำแผนปรับปรุงธุรกิจ (Business Improvement Plan) ปี พ.ศ. 2552-2554 เพื่อปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน และรองรับสภาวะแวดล้อมทางธุรกิจที่เปลี่ยนแปลงไป รวมทั้งเพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน โดยแผนดังกล่าว ประกอบด้วย 3 ระยะ ได้แก่

แผนระยะแรก จะเน้นการเพิ่มกระแสเงินสด การบริหารจัดการทรัพย์สิน การปรับปรุง โครงสร้างหนี้ และการปรับโครงสร้างเงินทุน เพื่อแก้ไขปัญหาสภาพคล่อง

แผนระยะที่สอง จะเน้นที่การเพิ่มรายได้ การบริหารจัดการค่าใช้จ่าย การเพิ่มประสิทธิภาพการดำเนินงาน และการปรับปรุงคุณภาพของผลิตภัณฑ์และบริการ

แผนระยะที่สาม เป็นแผนระยะยาว จะพิจารณาถึงการปรับรูปแบบการดำเนินธุรกิจ การปรับโครงสร้างองค์กรให้เกิดความคล่องตัว และการปรับเปลี่ยนวัฒนธรรมองค์กร เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

นอกจากนี้ บกท. ได้จัดการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การระดมความคิดเห็น/ข้อเสนอแนะในการแก้ปัญหาของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)” เพื่อระดมความคิดเห็นและข้อเสนอแนะในการจัดทำแผนการแก้ปัญหาของ บกท. ผลจากการสัมมนาดังกล่าว ได้ให้ บกท. ปรับปรุงแผนการดำเนินงาน ทั้งในส่วนการแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงิน การปรับปรุงเส้นทางและตารางการบิน รวมถึงการปรับปรุงแผนธุรกิจและแผนการลงทุนเพื่อลดค่าใช้จ่ายเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับองค์กร เช่น การลดค่าใช้จ่ายด้านสิทธิพิเศษต่างๆ

สำหรับการพัฒนาฝูงบินของ บกท. นั้น จะยังคงมีแผนและกำหนดการรับมอบเครื่องบินในปี พ.ศ.2552 ซึ่งจะรับมอบ แอร์บัส A330 ทั้งสิ้น 6 ลำ ไว้เช่นเดิม โดยเริ่มรับมอบเครื่องบินลำแรกเดือนเมษายน 2552 นี้ เป็นต้นไป โดยก่อนหน้านี้ บกท. ได้เจรจากับทางแอร์บัส เพื่อขอเลื่อนกำหนดการจ่ายเงินล่วงหน้าค่าเครื่องบินที่จะรับมอบในปี 2552 ออกไปจากกำหนดเดิม 3 เดือนแล้ว ซึ่งช่วยแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงินของ บกท. ได้ ส่วนในปี 2553 บกท. มีกำหนดรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ ซึ่งมีแนวโน้มว่าอาจจะต้องเลื่อนกำหนดออกไปอีกประมาณ 3 เดือน โดยรับมอบประมาณต้นปี 2554

บกท.นับเป็นหน่วยงานลูกค้าสำคัญของ สบพ. ดังนั้น หาก บกท. ได้รับผลกระทบ ย่อมจะส่งผลกระทบต่อเนื่องตามมาสู่ สบพ. ด้วยเช่นกัน ด้วยเฉพาะในเรื่องของการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน อย่งไรก็ตาม ปัญหาของ บกท. เป็นปัญหาที่หลายหน่วยงานให้ความสนใจ เนื่องจากมีผลกระทบต่อหลายภาคส่วน

ต่ำกว่าอากาศยาน

สำหรับความเคลื่อนไหวในเรื่องท่าอากาศยานของไทยนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจซึ่งเกิดขึ้นหลังจากการสัมมนาเชิงปฏิบัติการ เรื่อง “การฟื้นฟูและพัฒนาเครือข่ายเพื่อให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินพลเรือนในภูมิภาค” เมื่อวันที่ 12 มกราคม 2552 ซึ่งจัดขึ้นโดยบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) เพื่อรับฟังข้อคิดเห็น ข้อเสนอแนะและประเด็นปัญหา จากผู้แทนสายการบินต่าง ๆ ผู้ประกอบกิจการเชิงพาณิชย์ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการขนส่งทางอากาศ โดยประเด็นสำคัญจากการสัมมนาดังกล่าว คือ **กระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายหลักในการบริหารท่าอากาศยานเดี่ยว โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักเป็นซิงเกิ้ล แอร์พอร์ต (Single Airport)** เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของสายการบินและเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสารในเรื่องการเดินทางเชื่อมต่อทั้งในและระหว่างประเทศ ขณะที่ท่าอากาศยานดอนเมืองจะใช้สำหรับกิจกรรมที่เกี่ยวกับอุตสาหกรรมการบิน หรือใช้สำหรับเครื่องบินเช่าเหมาลำแต่ไม่ใช่เที่ยวบินประจำปกติ เครื่องบินส่วนตัว และศูนย์ซ่อมเครื่องบินเท่านั้น

นั่นหมายความว่า ธุรกิจการบินทั้งหมด ต้องไปรวมอยู่ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว (ซิงเกิ้ลแอร์พอร์ต) รวมทั้งสายการบินที่ปัจจุบันปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองทั้งหมดด้วย

สำหรับในประเด็น **ซิงเกิ้ล แอร์พอร์ต (Single Airport)** หลายภาคส่วนได้มีมุมมองในเรื่องนี้หลายประเด็น ดังนี้

ประธานคณะกรรมการดำเนินงานด้านธุรกิจการบิน (Airlines Operation Committee : AOC) ได้กล่าวว่า ในเชิงธุรกิจแล้ว การใช้สนามบินสุวรรณภูมิแห่งเดียวคุ้มค่ากว่าการใช้สนามบินสุวรรณภูมิควบคู่กับสนามบินดอนเมือง แต่กระทรวงคมนาคมและ ทอท.ควรแก้ปัญหาและวางนโยบายเกี่ยวกับเรื่องการชำระค่าของทางขับและทางวิ่งให้เรียบร้อยก่อน รวมทั้ง ยังสนับสนุน ทอท.ขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 2 เพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจการบินในอนาคตด้วย

ส่วน ทอท. นั้น กล่าวว่า ทำอากาศยานสุวรรณภูมิพร้อมสำหรับการให้บริการทั้ง 3 สายการบินที่
ปฏิบัติการบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง กลับมาบินที่สุวรรณภูมิได้ทันที โดยมั่นใจว่าจะสามารถจัดการบริหาร
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้

บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) มีข้อสรุปว่า บกท. ได้รับนโยบายให้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศ
จากสนามบินดอนเมืองกลับไปรวมอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว ตั้งแต่วันที่ 29 มี.ค. 2552 เพื่อลดภาระ
ต้นทุนในการบริหาร

สำหรับสายการบินนกแอร์นั้น ไม่เห็นด้วย และยืนยันว่าจะไม่มีการย้ายฐานปฏิบัติการบิน กลับไปที่
ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างแน่นอน เนื่องจากเคยย้ายจากสนามบินสุวรรณภูมิมายังดอนเมืองแล้วก่อนหน้านี้
ซึ่งการย้ายกลับไปกลับมา ทำให้ผู้ประกอบการยอมมีต้นทุนสูงมากถึง 10-20 ล้านบาท และต้องรับภาระค่าใช้จ่าย
ที่สูงขึ้น นอกจากนี้ ในขณะนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่มีความพร้อมที่จะรองรับการบินขึ้น-ลงเพิ่มขึ้น

ด้าน บвт. มีความพร้อมในการรองรับจำนวนเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้นของสนามบินสุวรรณภูมิ เนื่องจากเดิม
บвт. ได้เคยให้บริการจราจรทางอากาศตั้งแต่ในช่วงแรกของการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิเมื่อ 2 ปีที่แล้ว
ซึ่งเป็นการใช้เพียงสนามบินเดียวและมีจำนวนเที่ยวบินสูงสุดเกือบ 800 เที่ยวบิน/วัน ดังนั้น การกลับมาใช้
สนามบินเดียวอีกครั้งจึงไม่น่าจะเกิดปัญหา นอกจากนี้ การลดจำนวนเที่ยวบินของท่าอากาศยานดอนเมือง
จะทำให้การบริการจราจรทางอากาศมีประสิทธิภาพและเกิดความคล่องตัวและปลอดภัยมากขึ้นด้วย

อาจกล่าวได้ว่า นโยบายในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ นั้น มีการเปลี่ยนแปลงไปมา และ
ตลอดในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา นโยบายยังไม่มีความชัดเจนแน่นอน ซึ่งเป็นอุปสรรคสำหรับผู้ประกอบการ
ในท่าอากาศยาน โดยเฉพาะสายการบิน ในการวางแผนการดำเนินธุรกิจ และทำให้ขาดความเชื่อมั่นในมุมมอง
ของนักลงทุน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าในครั้งนี ทางกระทรวงคมนาคม จะมีนโยบายออกมาอีกครั้งนี้ ที่จะยึดนโยบาย
ซิงเกิ้ลแอร์พอร์ต แต่ก็ยังมีส่วนที่ไม่เห็นด้วยกับนโยบายนี้

อย่างไรก็ตาม จากการจัดอันดับสนามบินที่ดีและแย่ที่สุดในโลกประจำปี 2008 โดย สกายแทร็กซ์
บริษัทให้คำปรึกษาการวิจัยสำหรับอุตสาหกรรมการบิน พบว่า สนามบินที่ดีที่สุดในโลก ได้แก่ สนามบินนานาชาติ
ฮ่องกง, สนามบินชางงี ประเทศสิงคโปร์, สนามบินอินชอน ประเทศเกาหลีใต้, สนามบินกัวลาลัมเปอร์ ประเทศ
มาเลเซีย และสนามบินมิวนิก ประเทศเยอรมนี ส่วนสนามบินที่แย่ที่สุด ประกอบด้วย สนามบินอิรัก สนามบิน
อินทรา คานธี ประเทศอินเดีย, สนามบินลูลา ประเทศเนปาล สนามบินลีโอโพล เซดาร์ เซงงอร์ ประเทศเซเนกัล,
สนามบินลอสแอนเจลิส สหรัฐอเมริกา, สนามบินลอนดอนฮีทโธรว์ อังกฤษ และสนามบินชาร์ลส์ เดอ โกล กรุงปารีส
ประเทศฝรั่งเศส

สำหรับสนามบินสุวรรณภูมิของไทยนั้น ถูกจัดอันดับให้อยู่ในระดับปานกลาง ได้รับคะแนนเฉลี่ย 3 ดาว
ซึ่งหมายความว่าบริการและผลิตภัณฑ์ได้มาตรฐานตามค่าเฉลี่ยของอุตสาหกรรมการบิน แต่ยังมีบางจุดที่ถือว่า
ยังบกพร่องอ่อนแอหรือบางครั้งต่ำกว่ามาตรฐาน โดยจุดที่อ่อนแอของสนามบินสุวรรณภูมิมีถึง 10 จุด ได้แก่

1. เว็บไซต์บริการข้อมูลข่าวสาร
2. ระบบการต่อเครื่องบินของผู้โดยสาร
3. เวลาและระยะทางในการเดินทางไปถึงประตูขึ้นเครื่องบิน
4. ป้ายบอกทิศทางรอบสนามบิน
5. ระยะทางที่ผู้โดยสารต้องเดินทั้งตอนขาเข้าและการต่อเครื่องบิน
6. ระยะเวลาในการรอรับกระเป๋า
7. เครื่องเอทีเอ็มสำหรับกดเงินสด
8. ศูนย์ธุรกิจหรือบริเวณทำงาน
9. สิ่งอำนวยความสะดวกเพื่อการพักผ่อนหย่อนใจ

โดยทั้ง 9 จุดนี้ได้รับคะแนนเพียง 2 ดาว ซึ่งหมายถึงแย่

ส่วนจุดที่แย่งที่สุดของสนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่งได้รับคะแนนเพียง 1 ดาว คือ จุดบกพร่องข้อสุดท้าย ได้แก่ สถานที่นัดพบสำหรับผู้โดยสารและผู้มารับ-ส่ง

ดังนั้น นโยบาย Single Airport นี้ ต้องพิจารณาความพร้อมของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นสำคัญ โดยเฉพาะจุดอ่อนทั้ง 10 ประการ ซึ่งเมื่อต้องรองรับผู้โดยสารมากขึ้นในช่วงเวลาผู้โดยสารหนาแน่น จะยังคงให้บริการได้อย่างมีประสิทธิภาพหรือไม่

ด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้เตรียมแนวทางในการดำเนินการบริการการเดินอากาศของประเทศไทยในอนาคต ดังนี้

- **State of the Art ATC System Suvarnabhumi >> Eurocat-X System** ซึ่งเป็นการบูรณาการเทคโนโลยีระหว่างระบบประมวลผลสัญญาณเรดาร์ และระบบประมวลผลข้อมูลการบินสำหรับให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (35-50 ไมล์โดยรอบท่าอากาศยาน)
- **Full Coverage Surveillance System** เป็นการบูรณาการระบบติดตามอากาศยาน เพื่อให้ครอบคลุมทั่วทั้งเขตแกลงข่าวการบิน
- **SSR mode S – More Data >> Better Decision** เป็นการให้ข้อมูลอย่างละเอียดมากขึ้นของระบบติดตามอากาศ เช่น ชื่อเรียกขานเครื่องบิน ทิศทาง/ความสูง/ความเร็วของเครื่องบิน ระดับความสูงที่เครื่องบินต้องการบิน เป็นต้น ซึ่งจะเพิ่มประโยชน์ต่อการตัดสินใจของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ
- **Performance Based Navigation (PBN)** พัฒนาแนวทางการใช้ประสิทธิภาพของระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือระบบนำร่องอากาศยานด้วยดาวเทียมได้แก่ ความแม่นยำ (Accuracy) และความน่าเชื่อถือ (Integrity) เพื่อใช้ในการออกแบบเส้นทางและการกำหนดวิธีปฏิบัติการบิน (Procedure) ของอากาศยาน โดยไม่มีข้อจำกัดว่าจะต้องใช้ร่วมกับอุปกรณ์เครื่องช่วยการเดินอากาศชนิดใด ซึ่งในอนาคตอันใกล้นี้ บวท. จะนำระบบ PBN มาใช้ในสนามบินสุวรรณภูมิ
- การจัดทำแผนการเปลี่ยนวิธีการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศ ณ สนามบินภูมิภาค รวมทั้งเตรียมศึกษาวิเคราะห์ระบบการให้บริการจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินที่มีเที่ยวบินจำนวนน้อยและไม่แน่นอน ไปใช้ระบบให้นักบินสามารถนำเครื่องบินขึ้นลงด้วยทัศนวิสัยของตนเอง (Visual Approach / Landing) ตามแนวทางปฏิบัติที่ ICAO กำหนดไว้ (Non-Tower Aerodrome / Pilot Controlled Aerodrome) และเป็นวิธีการที่ใช้แพร่หลายในสนามบินที่มีจำนวนเที่ยวบินน้อยของประเทศสหรัฐอเมริกา โดยระบบดังกล่าวจะต้องเสนอให้ ขอ. พิจารณาก่อนนำมาใช้

อย่างไรก็ตาม การพัฒนาเทคโนโลยีการควบคุมการจราจรทางอากาศ และการปรับแนวทางการควบคุม-จราจรทางอากาศของ บวท. นั้น เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องพิจารณา เพื่อปรับปรุงการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับการพัฒนาเทคโนโลยีดังกล่าว

ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

อุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานนั้น นับเป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน โดยในประเทศไทย บริษัทในอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานที่สำคัญแห่งหนึ่ง ก็คือ **ไทรอัมพ์ เอวิเอชัน เซอร์วิส-เอเชีย (Triumph Aviation Services - Asia, Inc.)** ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ **ไทรอัมพ์ ออฟเตอร์มาร์เก็ต เซอร์วิส กรุ๊ป** ของกลุ่ม ไทรอัมพ์ กรุ๊ป ประเทศสหรัฐอเมริกา ที่ดำเนินธุรกิจขายอุปกรณ์และศูนย์ซ่อมอากาศยานประจำภูมิภาค เอเชียแปซิฟิก

ปี พ.ศ.2552 นี้ บริษัทฯ คาดการณ์ไว้ บริษัทฯ จะคงมีผลประกอบการเท่ากับปีที่แล้ว เนื่องจากปัญหาจากวิกฤตเศรษฐกิจโลก และลูกค้าขาดความเชื่อมั่น สำหรับสัดส่วนตลาดในประเทศมีร้อยละ 30 โดยมีลูกค้าหลักเป็นสายการบินไทยและตลาดต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 70 โดยมีตลาดหลักอยู่ที่เอเชีย ตะวันออกกลาง และสหภาพยุโรป เป็นต้น

ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานในประเทศไทยในปี พ.ศ.2552 นี้ อาจไม่ได้มีการขยายตัวมากกว่าปีก่อนนัก ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับแนวโน้มของสภาพเศรษฐกิจโลกและธุรกิจการบินเป็นสำคัญ อย่างไรก็ตาม หากพิจารณาตามข้อมูลของ ICAO ว่า ตลาดการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นตลาดหลักของการซ่อมบำรุงอากาศยานในไทยนั้น ยังคงมีอัตราการขยายตัวถึงร้อยละ 5.3 อุตสาหกรรมการซ่อมบำรุงก็อาจมีการขยายตัวสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยภายนอกที่อาจมีผลต่อการดำเนินธุรกิจของอุตสาหกรรมการซ่อมบำรุง คือผลกระทบต่อเนื่องจากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในเรื่องของการลดค่าใช้จ่ายของสายการบินรวมทั้งเรื่องความเสถียรภาพทางสังคมและการเมือง ดังเช่นที่เคยเกิดกับ ไทรอัมพ์ เอวิเอชัน เซอร์วิส-เอเชีย ซึ่งจากสถานการณ์ความไม่สงบในช่วงปลายปี พ.ศ. 2551 ที่ผ่านมา ทำให้ยอดการส่งเครื่องบินเข้าซ่อม ลดลงถึงร้อยละ 40-50 เนื่องจากลูกค้ากลัวว่าจะไม่สามารถส่งสินค้ากลับไปได้ ทำให้หลายรายย้ายไปใช้บริการประเทศมาเลเซียแทน

สำหรับประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณา คือ จากข้อมูลของ ไทรอัมพ์ เอวิเอชัน เซอร์วิส-เอเชีย พบว่า บริษัทฯ ให้ความสำคัญกับเรื่องการฝึกอบรมบุคลากร โดยเฉพาะความรู้เรื่องภาษา โดยมีการจัดจ้างผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศมาทำการฝึกอบรม ดังนั้น สบพ. จึงน่าที่จะพิจารณาความเป็นไปได้ในการดำเนินการจัดฝึกอบรมให้กับบริษัท

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

แนวโน้มการพัฒนาบุคลากรด้านการบินนั้น เนื่องจากหน่วยงานด้านการบินส่วนใหญ่จะต้องลดขนาดองค์กร เพื่อลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินการ ซึ่งทำให้การเพิ่มจำนวนบุคลากรเป็นไปได้น้อยมาก โดยแนวโน้มจะเป็นไปในลักษณะการเพิ่มทักษะให้กับพนักงาน เพื่อให้เป็น **skilled personnel** ซึ่งเป็นสิ่งที่หน่วยงานด้านการบินต้องการมาก ดังเช่นข้อมูลส่วนหนึ่งจากผลการสำรวจของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ซึ่งทำการสำรวจความคิดเห็นของสายการบินต่างๆ ที่เป็นสมาชิกของ IATA พบว่า พนักงานของสายการบินหลายแห่งจะสามารถอยู่รอดในภาวะเลวร้ายเช่นนี้ได้ เพราะสายการบินกว่าครึ่งที่ตอบแบบสอบถาม ระบุว่า จะยังคงอัตราพนักงานไว้เท่าเดิมไปจนถึงปีหน้า ในขณะที่ มีเพียงร้อยละ 25 เท่านั้น ที่กำลังมองหาเส้นทางปรับลดพนักงาน โดยแนวโน้มการจ้างงานนั้น สายการบินยังคงหาทางเพิ่มกำลังการผลิต และสายการบินหลายแห่ง

ลั้งเลที่จะปลดพนักงาน โดยบางแห่งได้รับพนักงานเพิ่มในช่วงสิ้นปีที่แล้ว เพื่อให้บริการในเครื่องบินที่สั่งซื้อเพิ่ม พร้อมรองรับการขยายเส้นทางบิน

IATA มองว่า การตัดสินใจไม่ปลดพนักงานของสายการบิน เป็นกลยุทธ์รักษาพนักงานที่มีทักษะไว้ หลังจากสายการบินหลายแห่งเคยประสบปัญหาขาดแคลนพนักงานที่มีความเชี่ยวชาญ ไม่ใช่เพราะไม่มีแรงกดดันที่จะต้องลดต้นทุน ซึ่งเป็นสาเหตุหลักที่ทำให้บริษัทส่วนใหญ่ต้องปรับลดพนักงาน โดยสายการบินกว่า 50% เชื่อว่าบริษัทมีเป้าหมายคงจำนวนพนักงานเท่าเดิมในช่วง 12 เดือนข้างหน้า

นอกจากนี้ ในอนาคตนั้น ระบบต่างๆ ของธุรกิจการบินอาจมีการเปลี่ยนแปลง โดยการนำเทคโนโลยีเข้ามาใช้มากขึ้น ทำให้สามารถลดจำนวนพนักงานในส่วนที่ไม่จำเป็นลงไปได้ เช่น ล่าสุดนั้น สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ก็เริ่มให้บริการ “เว็บเช็คอิน” (web check-in) เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารที่เดินทางด้วยเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งผู้โดยสารสามารถทำการเช็คอินก่อนล่วงหน้าได้ถึง 24 ชั่วโมงผ่านทางเว็บไซต์ www.bangkokair.com โดยคลิกเข้าไปที่ “Web Check-in” ซึ่งผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่ง และพิมพ์ใบผ่านขึ้นเครื่อง (boarding pass) ได้เอง จากนั้นสามารถนำใบผ่านขึ้นเครื่องไปที่เคาน์เตอร์เช็คอินพิเศษที่จัดไว้ ณ สนามบิน เพื่อทำการแสดงตัวและโหลดสัมภาระ ทั้งนี้ ในระยะแรก การให้บริการ “เว็บเช็คอิน” จะเปิดให้บริการในเส้นทางการบินจาก กรุงเทพฯ สมุย และภูเก็ต สู่นามบินปลายทางอื่นๆ ภายในประเทศ โดยจะมีการขยายการให้บริการในเส้นทางอื่นๆ อีกมากกว่า 20 เส้นทางของสายการบินตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม พนักงานในส่วนที่เป็น Skill personnel นั้น ยังคงเป็นที่ต้องการและเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับหน่วยงานด้านการบิน ดังนั้น แนวทางการจัดการฝึกอบรมของ สบพ. ก็มุ่งเน้นที่การสร้าง Skill personnel

นอกจากนี้ ในปีนี้ สายการบินต่างๆ และ บวท. จะต้องเตรียมการในเรื่องการทดสอบระดับภาษาอังกฤษ (ICAO English Proficiency Requirement) การฝึกอบรมเรื่องนี้ จึงเป็นสิ่งจำเป็นในการพัฒนาความรู้ความสามารถของบุคลากรให้เป็นไปตามเกณฑ์มาตรฐานสากล ดังนั้น สบพ. ควรต้องเพิ่มบทบาทในฐานะผู้รับผิดชอบการฝึกอบรมด้านภาษาอังกฤษสำหรับการทดสอบดังกล่าวให้กับหน่วยงานภายในประเทศ รวมไปถึงหน่วยงานด้านการบินของประเทศในภูมิภาคด้วย

สำหรับในปี พ.ศ.2552 นี้ จากข้อมูลแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารทางอากาศของไทยที่ลดลงจากปีก่อนนั้น อาจทำให้กล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยจะยังคงอยู่ในสถานภาพที่ชะลอตัว ซึ่งยังคงเป็นผลสืบเนื่องจากผลกระทบจากสภาวะเศรษฐกิจโลก ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ตลอดจนความมั่นคงและเสถียรภาพทางสังคมและการเมืองภายในประเทศ โดยในองค์ประกอบที่สำคัญก็ยังคงประสบปัญหา เช่น ปัญหาของสายการบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ รวมทั้งเรื่องความชัดเจนและการบริหารจัดการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง อย่างไรก็ตาม ความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบิน เช่น เทคโนโลยีใหม่ๆ หรือ การชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน สบพ. เองก็ต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับสำหรับปี 2552 นี้ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของสภาวะการจ้างงานที่มีจำกัดมากขึ้น การแข่งขันในตลาดแรงงานที่สูงขึ้น รวมทั้งสภาวะการแข่งขันระหว่างหน่วยงานที่ให้การศึกษากับฝึกอบรมด้านการบินด้วยกัน และการเพิ่มคุณภาพมาตรฐานของหลักสูตรฝึกอบรม รวมทั้งการพัฒนาหลักสูตรต่างๆ ให้มีความทันสมัยตรงตามความต้องการของหน่วยงานด้านการบิน และก้าวทันเทคโนโลยีที่มีการพัฒนาอยู่ตลอดเวลา อย่างไรก็ตาม การผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินที่มีทักษะย่อมยังคงเป็นสิ่งจำเป็นสำหรับอุตสาหกรรมการบิน
