

### แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข่าวสารอุตสาหกรรมการบินในเดือนมีนาคม 2552 นี้ มีความคืบหน้าที่น่าสนใจ คือ ผลการประชุม อาเซียน บรัสเซลส์ คอมมิตตี (ABC) เรื่อง **ระเบียบอิมมิช ชั้น เทรคดิง เขม (ETS) ของสหภาพยุโรป (EU)** ได้กำหนดให้อุตสาหกรรมการบินต้องเข้าอยู่ในระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งหากสายการบินใดปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินกว่าระดับที่ได้รับจัดสรร จะต้องซื้อสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนฯ จากแหล่งอื่นหรือประมุขสิทธิในการปล่อยก๊าซเพิ่ม ซึ่งทุกประเทศสมาชิก EU จะนำกลับไปประกาศเป็นกฎหมายให้ทันปี พ.ศ.2552 และมีผลบังคับใช้กับทุกสายการบินที่ทำการบินเข้าออกประเทศใน EU ตั้งแต่ปี 2555 โดยคณะกรรมการยุโรปกำหนดเพดานการปล่อยก๊าซจากการขนส่งทางอากาศปี 2555 จะต้องลดลงกว่าค่าเฉลี่ยปี 2547-2549 ประมาณ ร้อยละ 3 และจะลดลงอีกร้อยละ 5 ในปี 2556-2563

ระเบียบดังกล่าว นับเป็นสิ่งที่อุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินของไทยที่จะทำการบินเข้าออกประเทศใน EU ต้องพิจารณาเตรียมการให้พร้อม และมาตรการดังกล่าวนี้ นับเป็นการดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมที่จะทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องความสำคัญและรับผิดชอบกับเรื่องการอนุรักษ์สิ่งแวดล้อม หลังจากที่ถูกอุตสาหกรรมการบินถูกกล่าวว่าเป็นอุตสาหกรรมที่มีส่วนในการทำลายสิ่งแวดล้อม

สำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในช่วงไตรมาสแรกของปี 2552 นี้ ยังคงมีที่ท่าว่าจะชะลอตัวต่อเนื่องมาจากปี พ.ศ.2551 โดยล่าสุดนั้น **สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)** ได้เปลี่ยนแปลงการคาดการณ์อุตสาหกรรมสายการบินทั่วโลก โดยระบุว่า **อุตสาหกรรมการบินโลกอาจจะขาดทุนถึง 4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2552 นี้** ซึ่งเพิ่มขึ้นจากที่ได้คาดการณ์เมื่อเดือนธันวาคม 2551 ว่า อุตสาหกรรมการบินจะประสบภาวะขาดทุนประมาณ 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ สาเหตุประการหลักของการขาดทุน เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ถดถอยอย่างต่อเนื่อง ทำให้ความต้องการการขนส่งทางอากาศลดลง โดยรายได้ของอุตสาหกรรมการบินจะลดลงไปถึง 6.3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐฯ และหนี้สินรวมอยู่ที่ 1.7 แสนล้านเหรียญสหรัฐฯ นอกจากนี้ IATA ยังได้ปรับเพิ่มคาดการณ์การขาดทุนของสายการบินระหว่างประเทศในปี 2551 เป็น 8.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากเดิมที่คาดว่า จะขาดทุน 8 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

ส่วนปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารในปีนี้ คาดว่าจะลดลงร้อยละ 5.7 จากที่เคยคาดการณ์ว่า ปริมาณการขนส่งผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 3 และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศ คาดว่าจะลดลงร้อยละ 13 จากการคาดการณ์เดิมว่าจะลดลงร้อยละ 5

นอกจากนี้ IATA ยังได้กล่าวว่า **สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก น่าจะเป็นกลุ่มที่ขาดทุนมากที่สุดในปีนี้ คือประมาณ 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ** ส่วนสายการบินในภูมิภาคยุโรป และภูมิภาคตะวันออกกลาง มีแนวโน้มการขาดทุนประมาณ 1 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ และ 9 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐฯ อย่างไรก็ตาม ภูมิภาคที่จะสามารถมีกำไรมีเพียงภูมิภาคเดียว คือ อเมริกาเหนือ ซึ่งน่าจะทำได้ราว 1 ร้อยล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ เนื่องจากการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ และราคาเชื้อเพลิงที่ต่ำลง

อย่างไรก็ตาม IATA คาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัวปี 2553 แต่จะยังคงไม่มีกำไร ทั้งนี้ การคาดการณ์ของ IATA ตั้งอยู่บนพื้นฐานของการคาดการณ์ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศที่หดตัวลง ร้อยละ 1.9 เนื่องจากผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอยเร็วกว่าที่คาดการณ์ไว้

อาจกล่าวได้ว่า สถานการณ์การบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งครอบคลุมถึงประเทศไทยด้วยนั้น ยังอยู่ในสถานะที่ยังไม่มั่นคง นอกจากนี้ จะเห็นว่า สถานการณ์ด้านการบินนั้น มีการเปลี่ยนแปลงไปตลอดเวลา โดยเฉพาะอย่างยิ่งในภาวะเศรษฐกิจและสังคมที่มีความผันผวนดังเช่นในปัจจุบัน ดังนั้น การประเมินธุรกิจการบินแบบระยะยาว เป็นสิ่งที่กระทำได้ยากขึ้น ในขณะที่เดียวกัน การวางแผนระยะสั้นเพื่อป้องกัน จึงน่าจะเป็นสิ่งที่จำเป็น

อย่างไรก็ตาม จากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบินนั้น อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจสายการบินประการหนึ่ง นั่นคือ **ความต้องการที่นิ่งโดยสารชั้นพรีเมียมลดน้อยลง** ซึ่งจำนวนที่นั่งชั้นพรีเมียมที่ลดลงไปนี้ ส่งผลกระทบต่อสายการบินอย่างมาก เนื่องจากรายได้จากผู้โดยสารชั้นพรีเมียมนี้เป็นรายได้ที่สูงถึงครึ่งหนึ่งของรายได้รวมของบัตรโดยสาร ในขณะที่มีจำนวนที่นั่งคิดเป็นสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ดังนั้น จึงมีความสำคัญต่อผลการดำเนินงานของสายการบินอย่างมาก

ข้อมูลของ IATA ระบุว่ารายได้จากตัวโดยสารชั้นพรีเมียม เมื่อเดือนธันวาคม 2551 ลดลงร้อยละ 13.3 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน โดยผู้โดยสารชั้นนี้บางส่วนหยุดเดินทางโดยเครื่องบินชั่วคราว เนื่องจากเศรษฐกิจโลกถดถอยทำให้ความต้องการเดินทางลดลง และบางส่วนเปลี่ยนไปเดินทางในชั้นประหยัดแทน

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลในอดีตที่ผ่านมา จะพบว่า ในช่วงเวลาที่เศรษฐกิจตกต่ำ จะทำให้เกิดการลดลงอย่างถาวรของจำนวนผู้โดยสารระดับพรีเมียมของสายการบินต่างๆ เช่น หลังสงครามอ่าวเปอร์เซียครั้งแรก ผู้โดยสารชั้นพรีเมียมจำนวนหนึ่งหายไป ทำให้สายการบินระหว่างประเทศหลายแห่ง เช่น คอนติเนนตัล เดลต้า นอร์ทเวสต์ ยูเอส แอร์เวย์ อลิตาเลีย เคแอลเอ็ม และ เอสเอเอส ได้ยกเลิกที่นั่งชั้นหนึ่ง หรือในช่วงหลังเหตุการณ์ 9/11 ซึ่งผู้โดยสารพรีเมียมจำนวนมากกว่าเดิมหายไปจากตลาด ส่งผลให้สายการบินหันไปใช้เครื่องบินขนาดเล็กลง ลดจำนวนที่นั่งชั้นพรีเมียมในเที่ยวบินระหว่างประเทศ และตัดที่นั่งชั้นหนึ่งในบางเส้นทาง ทั้งนี้ ปัจจุบันจำนวนเครื่องบินขนาดเล็ก คิดเป็นร้อยละ 20-85 ของการเดินทางในสายการบินขนาดใหญ่ 40 แห่งของประเทศ

ดังนั้น ในครั้งนี้ สายการบินต่างๆ จึงมีความกังวลว่า เหตุการณ์ในลักษณะดังกล่าว อาจเกิดขึ้นในยุคที่เศรษฐกิจตกต่ำในครั้งนี้อีกด้วย ซึ่งหากเกิดขึ้น ก็จะเป็นปัจจัยประการหนึ่งที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของสายการบินต่างๆ โดยข้อมูลที่น่าสนใจจากหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ ซึ่งได้อ้างอิงถึงบทความของ โจ บรานคาเทลลี ในวอชิงตัน โพสต์ ได้วิเคราะห์และสรุปเกี่ยวกับแนวโน้มของสายการบินในอนาคตไว้ว่า

1. จำนวนเที่ยวบินจะลดลง วิธีจัดการกับรายได้ชั้นพรีเมียมที่ลดลงในระยะยาวที่ง่ายที่สุด คือ ลดความถี่ของเที่ยวบินในเส้นทางที่มีหลายเที่ยวบินต่อวัน รวมทั้งลดเที่ยวบินระหว่างประเทศ รวมทั้งลดจำนวนเที่ยวบินตรงลง เนื่องจากเมื่อผู้โดยสารชั้นพรีเมียมมีจำนวนลดลง ดังนั้น ความต้องการที่สายการบินต่างๆ จะให้บริการเที่ยวบินตรงก็มีน้อยลง ทั้งนี้ เพราะต้องการให้ผู้โดยสารเปลี่ยนเครื่อง ณ ฮับการบินต่างๆ ซึ่งจะทำให้สายการบินสามารถหาผู้โดยสารเพิ่มเติมได้มากขึ้นก่อนบินสู่จุดหมายปลายทาง
2. จำนวนที่นั่งชั้นพรีเมียมน้อยลง สายการบินจะลดที่นั่งพรีเมียม และหันมาเพิ่มที่นั่งชั้นประหยัด เช่น ยูเอส แอร์เวย์ส เพิ่งปรับผังเครื่องบินในประเทศด้วยการลดที่นั่งชั้นหนึ่ง ขณะที่ ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส ลดที่นั่งชั้นพรีเมียมลงร้อยละ 20 สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ
3. สายการบินที่มีที่นั่งหลายคลาสมีจำนวนลดลง
4. จำนวนสายการบินจะน้อยลง และเกิดการร่วมมือเป็นพันธมิตรทางธุรกิจมากขึ้น ภาวะเศรษฐกิจถดถอยในแต่ละครั้งจะทำให้สายการบินปิดกิจการลง เช่น สงครามอ่าวเปอร์เซียครั้งแรก ทำให้สายการบิน

แพนแอม อีสเทิร์น แอร์ไลน์ส และ มิดเวสต์ แอร์ไลน์ ต้องปิดกิจการลง ส่วนเหตุการณ์ 9/11 ก็ส่งผลให้สายการบินขนาดเล็กของสหรัฐฯ รวมถึงสายการบินสวิสแอร์ และ ซาบิน่า ต้องปิดตัวลง สำหรับในครั้งนี้นี้ คาดว่าจะมีสายการบินขนาดใหญ่บางรายต้องปิดกิจการลงไปหลังภาวะเศรษฐกิจถดถอยครั้งนี้ ส่วนสายการบินที่อยู่รอดจะต้องหาพันธมิตรเพื่อแบ่งรายได้ในตลาดที่ยังคงเหลืออยู่ ซึ่งปัจจุบัน ก็พบว่า สายการบินที่ทำการเช่ารีโค้ดเที่ยวบิน และให้ผู้โดยสารรับบริการจากคู่แข่ง ก็มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่ามุมมองดังกล่าว จะเป็นมุมมองของธุรกิจการบินในสหรัฐอเมริกา แต่ก็อาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยได้ สำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ข้อมูลจากกรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ได้กล่าวถึงแนวโน้มธุรกิจการบินของไทยว่า **ปัจจุบัน สายการบินต่างๆ ได้ลดจำนวนเที่ยวบินเข้ามาในประเทศไทย ประมาณร้อยละ 30 เพราะผลกระทบจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และผลกระทบจากเหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในช่วงปลายปี 2551** รวมทั้งได้คาดการณ์ว่า การดำเนินธุรกิจการบินของไทยในปีนี้เป็นค่อนข้างประสบปัญหาหนัก แต่คาดว่าภายใน 1 ปี ธุรกิจการบินของไทยน่าจะสามารถฟื้นตัวกลับสู่ภาวะปกติ เพราะประเทศไทยมีจุดขายสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวต่างชาติให้เดินทางเข้ามาในไทยได้

อย่างไรก็ตาม หน่วยงานภาครัฐก็ได้มีมาตรการช่วยเหลือและกระตุ้นธุรกิจการบินในประเทศไทย โดยกระทรวงคมนาคม ได้จัดทำแผนฟื้นฟูเพื่อให้จำนวนเที่ยวบินกลับมาอยู่ในระดับเดิม รวมทั้งปรับลดค่าธรรมเนียมการขึ้นลงและการจอดอากาศยานในอัตราร้อยละ 50 ตั้งแต่วันที่ 1 ก.พ.-30 ก.ย.2552 นอกจากนี้ ขอ. ก็มีแนวคิดในเรื่องการให้สิทธิการบินในส่วนของเสรีภาพที่ 5 เพื่อจูงใจสายการบินต่างชาติให้จัดเที่ยวบินเข้ามาในประเทศไทย

การให้สิทธิการบินดังกล่าวนี้ จะทำให้สายการบินสามารถทำการบินจากประเทศไทยไปยังประเทศที่สาม แม้ว่ารัฐบาลไทยกับรัฐบาลประเทศดังกล่าวจะยังไม่ได้ทำข้อตกลงร่วมกันก็ตาม เช่น เกาหลี-ไทย-ฮ่องกง ซึ่งจะช่วยให้ปริมาณผู้โดยสารของสายการบินเพิ่มขึ้น จากเดิมที่ขนส่งผู้โดยสารได้เฉพาะเส้นทางไปกลับระหว่าง เกาหลี-ไทย เท่านั้น แต่จะสามารถมีผู้โดยสารจากเกาหลีและไทยที่ต้องการเดินทางไปฮ่องกงเพิ่มขึ้นด้วย ทั้งนี้ ขอ. คาดว่า แนวทางดังกล่าวจะช่วยให้สายการบินที่อยู่ระหว่างการตัดสินใจจะยกเลิกเที่ยวบินมาประเทศไทยยังคงให้บริการต่อไป เพราะสามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้น จากปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นจากการใช้สิทธิเสรีภาพที่ 5

การให้สิทธิเสรีภาพที่ 5 จะอยู่ในลักษณะการผ่อนผัน โดยให้ใช้สิทธิได้เป็นการชั่วคราว ข้อตกลงนี้ต้องให้สายการบินของไทยได้ผลต่างตอบแทนในลักษณะเดียวกันด้วย ตอนนี้นี้ยังไม่มีสายการบินใดขอใช้สิทธิเสรีภาพที่ 5

## ด้านธุรกิจสายการบิน

สำหรับธุรกิจการบินของไทยในช่วงเดือนมีนาคม 2552 นั้น มีประเด็นที่อยู่ในความสนใจของสังคมมากที่สุดนั้น มี 2 ประเด็นหลัก คือ **เรื่องการย้ายฐานมาที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)**

บกท. ได้ย้ายเที่ยวบินในประเทศจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม 2552 โดย บกท. คาดว่า การย้ายเที่ยวบินในครั้งนี้ จะทำให้ บกท. มีรายได้เพิ่มขึ้น และสามารถลดรายจ่ายในการดำเนินงานได้ปีละประมาณ 600 ล้านบาท นอกจากนี้ บกท. ยังคาดว่า การย้ายเที่ยวบินในประเทศมาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดสำหรับผู้โดยสารต่อเครื่องบินเพิ่มสูงขึ้น โดยในปัจจุบันนั้น ผู้โดยสารในประเทศของ บกท. ส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารที่ต้องต่อเครื่อง โดยยอดการ

จองตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคม มีจำนวนรวมทั้งสิ้น 579,738 คน เป็นผู้โดยสารต่อเครื่อง 404,547 คน และผู้โดยสารในประเทศ 175,191 คน ดังนั้น ผู้โดยสารที่ต้องต่อเครื่อง ซึ่งเป็นผู้โดยสารกลุ่มใหญ่นั้น จะได้รับความสะดวกไม่ต้องเดินทางเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง

ในประเด็นการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศมาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บกท. นั้น ยังมีประเด็นที่น่าสนใจอีก 1 ประเด็น คือ **กรณีเส้นทางบินเข้า-ออกที่ทับซ้อนกันของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง** หรือเรียกว่า **"จุดตัด"** ซึ่งเป็นประเด็นที่ยกมาพิจารณากันในเรื่องของความปลอดภัยในการเดินอากาศของท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง โดยข้อมูลจาก ขอ. ระบุว่า การย้ายกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บกท. จะช่วยลดจุดตัดเส้นทางบินบนอากาศระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง จากเดิม 20 จุดตัด เหลือเพียง 3 จุดตัด ซึ่งจะช่วยลดระยะทางการบินสู่เส้นทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ประมาณ 20 ไมล์ทะเล (36 กม.) ประหยัดเวลาอย่างน้อย 5 นาที และช่วยประหยัดต้นทุนเชื้อเพลิงเฉลี่ย 33,200 บาทต่อลำ

อย่างไรก็ตาม การย้ายกลับมาที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ บกท. จะทำให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นอีกวันละ 46 เที่ยวบิน หรือมีผู้โดยสารเพิ่มอีกประมาณวันละ 8,000 คน จากเดิมซึ่งมีจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในประเทศ 3 สายการบิน คือ สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ที่ให้บริการอยู่จำนวนวันละ 160 เที่ยวบิน และผู้โดยสารเฉลี่ยวันละ 23,464 คน ปัจจุบันเมื่อสายการบินไทยย้ายมาในครั้งนี้ จะทำให้มีจำนวนเที่ยวบินของสายการบินในประเทศเพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ยวันละ 206 เที่ยวบิน ซึ่งจะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็นเฉลี่ยวันละ 31,464 คน โดยคาดว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะมีปริมาณเที่ยวบินรวมเพิ่มขึ้นจาก 700 เป็น 750 เที่ยวบินต่อวัน หรือในชั่วโมงคับคั่งสูงสุดจาก 48 เที่ยวบินต่อชั่วโมง เพิ่มขึ้นเป็น 52 เที่ยวบินต่อชั่วโมง โดยสนามบินสุวรรณภูมิมีขีดความสามารถรองรับการขึ้น-ลงของเครื่องบินพร้อมกัน 2 ทางวิ่ง ได้สูงสุด 76 เที่ยวบินต่อชั่วโมง

หลังจากที่ บกท. ย้ายเที่ยวบินทั้งหมดไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยานดอนเมืองก็มีสายการบินที่ยังให้บริการอยู่ จำนวน 2 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ กับ สายการบินวัน ทู โก โดยสายการบินนกแอร์ ให้บริการ 26 เที่ยวบิน และ สายการบินวันทูโก ให้บริการ 14-16 เที่ยวบินต่อวัน ซึ่งทั้งสองสายการบินยืนยันที่จะไม่ย้ายกลับไปท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

แม้ว่าการเลือกท่าอากาศยานในการปฏิบัติการบินจะถือเป็นเอกลักษณ์ของสายการบินนั้นๆ เพราะเป็นเรื่องของการทำธุรกิจ แต่ในฐานะที่สายการบินไทยเป็นสายการบินแห่งชาติ จึงควรต้องคำนึงผลประโยชน์ของประเทศเป็นหลักด้วย โดยในขณะนี้ จะเห็นว่า บกท. ให้ความสำคัญกับการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ อย่างมาก โดยเฉพาะในประเด็นการเลือกแบบเครื่องบินให้เหมาะสมกับเส้นทางบิน ปริมาณการบรรทุก และความต้องการของตลาดนั้น เนื่องจากการเลือกใช้เครื่องบินไม่เหมาะสมกับเส้นทางและปริมาณการบรรทุกผู้โดยสาร จะสร้างภาระต้นทุนมากกว่าปกติโดยไม่จำเป็น ทั้งนี้ การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ให้กับองค์กรนั้นเป็นส่วนหนึ่งของแผนฟื้นฟูองค์กร โดยในปีนี้ บกท. ตั้งเป้าการเติบโตของรายได้ อยู่ที่ร้อยละ 5 ซึ่งรายได้หลักจะมาจากเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่วนเที่ยวบินภายในมีสัดส่วนรายได้ร้อยละ 25-30 และมีเป้าหมายการดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายให้ได้ร้อยละ 15 หรือประมาณ 10,000 ล้านบาท โดยเตรียมมาตรการต่างๆ เช่น การปรับลดค่าตอบแทนกรรมการ การลดค่าใช้จ่ายทางด้านโฆษณา โดยหันไปเน้นในการปรับรูปแบบของการโฆษณาที่ต้องร่วมมือกับพันธมิตรทางธุรกิจให้มากยิ่งขึ้น ค่าใช้จ่ายทางการตลาดที่ตั้งเป้าหมายว่าจะลดค่านายหน้าจากการขายตั๋วผ่านบริษัทตัวแทน โดยหันมาเน้นการขายผ่านออนไลน์มากขึ้น การลดค่าใช้จ่ายทางการปฏิบัติการภาคพื้น คาร์โก้ ฝ่ายเทคนิค และเบ็ดเตล็ด

นอกจากนี้ บกท. เตรียมวางแผนการจัดเครือข่ายเส้นทางการบินที่เหมาะสม รวมทั้งการเปิดตลาดและจัดเส้นทาง เพื่อสร้างรายได้ สร้างความเติบโตของอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร แต่ต้องไม่ตัดลดเส้นทางเพื่อ

ลดค่าใช้จ่าย ซึ่งจะกระทบต่อความสะดวกในการเดินทางของผู้โดยสาร ล่าสุดนั้น บกท. เตรียมจะเปิดให้บริการเส้นทางกรุงเทพฯ-โยฮันเนสเบิร์กอีกครั้ง หลังจากหยุดให้บริการช่วงปลายปีที่ผ่านมา แต่จะใช้เครื่องบินที่เหมาะสม คือ โบอิง 777-200 ER มาให้บริการแทนเครื่องบินแอร์บัส A340 นอกจากนี้ บกท. จะเปิดจุดบินใหม่ในแถบสแกนดิเนเวีย เพิ่มขึ้นด้วย

อย่างไรก็ตาม ในปี 2553 บกท. มีแผนจะเปิดให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่ง บกท. จะมีเครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้าที่ให้บริการโดยเฉพาะจำนวน 3 ลำ ซึ่ง บกท. อยู่ในระหว่างการศึกษาว่าจะจัดหาเครื่องบินเพื่อมาให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งมี 4 แนวทางคือ

1. ปรับปรุงเครื่องบินโบอิง 747 ที่ บกท. ให้บริการผู้โดยสารอยู่เดิมมาเป็นเครื่องบินขนส่งสินค้าโดยเฉพาะ
2. เช่าเครื่องบินจากผู้ผลิตโดยตรง
3. จัดซื้อเครื่องบินโบอิง 777 เพื่อมาทำการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยเฉพาะ
4. เช่าเครื่องบินรุ่นใหม่จากสายการบินต่างๆ มาทำการบิน

ส่วนความเคลื่อนไหวของสายการบินของไทยอีกแห่งที่น่าสนใจ คือ **สายการบินวันทูโก** ซึ่งก็เช่นเดียวกับ บกท. คือ มีการปรับแผนการบริหารจัดการเครื่องบิน โดยนำมาให้บริการหมุนเวียนเพียง 2 ลำ จากที่มีอยู่ทั้งหมด 10 ลำ เพื่อเป็นการประหยัดค่าใช้จ่าย แต่ในส่วนของขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น สายการบินวันทูโกก็มีมุมมองที่ต่างจาก บกท. โดย สายการบินวันทูโกได้คืนเครื่องบินขนส่งสินค้า 2 ลำ ที่ได้เช่ามาจากสหรัฐอเมริกา จากเดิมที่มีแผนจะเปิดให้บริการแอร์คาร์โก เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจทำให้ภาคธุรกิจการขนส่งการผลิตต่างๆ ลดลง ธุรกิจแอร์คาร์โกในตลาดโลกหายไปร้อยละ 20-30

อย่างไรก็ตาม ในปี 2552 นี้ สายการบินวันทูโก มีแผนสั่งซื้อเครื่องบินใหม่จำนวน 8 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินโบอิง 737-800 ขนาด 180 ที่นั่ง คาดว่าจะรับมอบในปี 2556 โดยการสั่งซื้อเครื่องบินดังกล่าวเพื่อรองรับตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในอนาคต

สำหรับสายการบินต่างชาติที่น่าสนใจในตอนนี้ ได้แก่ **สายการบินเวียดนาม** ซึ่งในขณะนี้ กำลังเร่งดำเนินการพัฒนาฝูงบินและเตรียมความพร้อมเพื่อก้าวขึ้นเป็นสายการบินอันดับต้นๆ ในระดับภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งเวียดนามมีนโยบายว่า แม้เศรษฐกิจที่ถดถอยทั่วโลกทำให้ความต้องการเดินทางและการขนส่งสินค้าระดับโลกลดลง แต่สายการบินเวียดนามต้องรักษาเส้นทางบินและการขนส่งสินค้าให้คงไว้ รวมทั้งรักษาทรัพยากรบุคคลปรับปรุงการให้บริการและใช้โอกาสนี้ฝึกฝนบุคลากร ซึ่งเวียดนามจะต้องแก้ไขปัญหาคารกให้บริการ โดยจัดให้มีการฝึกอบรมที่จำเป็นต่างๆ เพื่อเตรียมบุคลากรไว้สำหรับการพัฒนาในอนาคต อันใกล้นี้ นอกจากนี้ จะต้องฉวยโอกาสในขณะที่ความต้องการบินภายในประเทศและในระดับภูมิภาคยังมีอยู่สูงเพื่อพัฒนาองค์กรให้เติบโตโดยเร็ว

นอกจากนี้ สายการบินเวียดนามยังได้รับการสนับสนุนแผนการในการจัดซื้อเครื่องบินแห่งชาติในการจัดซื้อเครื่องบินแบบต่างๆ ตลอดจนโครงการที่จะเข้าร่วมข่ายการบินระดับโลกในอนาคต โดยในช่วงที่ผ่านมาสายการบินเวียดนามได้จัดซื้อเครื่องบินไปแล้วเกือบ 40 ลำและจะเริ่มได้รับมอบตั้งแต่ปี 2553 เป็นต้นไป ดังนี้

ตั้งแต่ไตรมาสที่ 1 ปี 2553 เป็นต้นไป สายการบินเวียดนาม จะได้รับมอบเครื่องบินโบอิง 787 ที่สั่งซื้อไปเมื่อปี 2548 และ 2550 จำนวน 16 ลำ

ตั้งแต่เดือน มิ.ย.2552 ไปจนถึงเดือน ก.พ.2553 จะเริ่มนำเครื่องบินโดยสารพิสัยปานกลางแบบ ATR72-500 เข้าประจำการแทนที่รุ่นเก่าที่ใช้งานมานานและเริ่มเสื่อมสภาพ ซึ่งสายการบินเวียดนามได้สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแบบ ATR72-500 รวมทั้งสิ้นจำนวน 11 ลำ ไปเมื่อเดือน ธ.ค. 2550 และเมื่อรวมกับที่ใช้งานอยู่ในปัจจุบันอีก 3 ลำ ก็จะมีเครื่องบินรุ่นนี้ในฝูงทั้งหมด 14 ลำ

เมื่อเดือน ธ.ค.2550 สายการบินเวียดนามกับ VALC ก็ได้สั่งซื้อเครื่องบิน A350XWB-900 จำนวน 10 ลำ และ A321 จำนวน 20 ลำ รวมทั้งสิ้นจำนวน 30 ลำ

ตามแผนพัฒนาที่ประกาศใหม่ สายการบินเวียดนามตั้งเป้าจะให้มีความถี่เครื่องบินในฝูงทุกชนิดรวม 104 ลำ ในปี 2558 และเพิ่มขึ้นเป็น 150 เครื่องในปี 2563 หรืออีกประมาณ 10 ปีข้างหน้า ปัจจุบันสายการบินเวียดนามมีเครื่องบินใช้งานเพียงประมาณ 50 ลำ เป็นสายการบินอันดับ 4 ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รองจาก สิงคโปร์แอร์ไลน์ส สายการบินไทย และมาเลเซีย โดยมีเส้นทางการบิน 29 เส้นทางในประเทศ และ 36 เส้นทางระหว่างประเทศ

สายการบินในประเทศเวียดนามมี 3 แห่ง คือ สายการบินเวียดนาม แปซิฟิกแอร์ไลน์ส ซึ่งในปัจจุบันแปรสภาพมาเป็นสายการบินต้นทุนต่ำเปลี่ยนชื่อใหม่เป็น เจ็ทสตาร์แปซิฟิก โดยสายการบินแควนตัส ถือหุ้น และ VASCO AIR ซึ่งเป็นสายการบินลูก ให้บริการแบบเช่าเหมาลำและรับส่งสินค้าทางอากาศ นอกจากนี้ เมื่อปีที่แล้ว เวียดนามได้อนุญาตให้จัดตั้งสายการบินโลว์คอสต์อีก 3 แห่ง ได้แก่ เวียดเจ็ทแอร์ แม็โขงแอร์ และอินโดไชน่าแอร์ไลน์ส และเชื่อว่าจะมีการตั้งขึ้นใหม่อีก 2-3 แห่งในปีนี้

จะเห็นว่า ในอนาคตอันใกล้นี้ สายการบินเวียดนามมีการทยอยรับมอบเครื่องบินพาณิชย์อีกเป็นจำนวนมาก ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สายการบินเวียดนามยังคงมีความต้องการนักบินพาณิชย์อีกเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งสายการบินเวียดนามมีนโยบายที่ให้ความสำคัญกับการเตรียมความพร้อมในการพัฒนาบุคลากร ดังนั้น สายการบินเวียดนามจึงน่าจะเป็นกลุ่มเป้าหมายหลักที่ สบพ. ควรเข้าถึงให้ได้

## ด้านท่าอากาศยาน

**ประเด็นในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานแห่งเดียวและการใช้ท่าอากาศยานสองแห่ง ก็ยังคงเป็นประเด็นที่ไม่สามารถหาข้อยุติได้**

ล่าสุด จากการประชุมเชิงปฏิบัติการ เรื่อง "ประเทศไทยควรมีสนามบินเดี่ยวหรือสนามบินคู่" จัดโดยคณะทำงานโครงสร้างพื้นฐาน คมนาคม และพลังงาน สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ซึ่งมีผู้แทนหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนที่เกี่ยวข้อง เช่น บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) บกท. บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) สายการบินนกแอร์ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย และ สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวภายในประเทศ เข้าร่วมแสดงความคิดเห็นในประเด็นดังกล่าว ซึ่งที่ประชุมได้มีความเห็นร่วมกันว่า **การใช้สองสนามบินดีกว่าการใช้สนามบินเดี่ยว** แต่สนับสนุนการผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค โดยมีท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินที่ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศ และเป็นสนามบินสำรองเพื่อให้เกิดความคล่องตัวในการบริหารของสายการบิน และยืนยันว่าการทำการบินสองสนามบินยังสามารถที่จะผลักดันให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฮับได้

ผลการประชุมข้างต้นขัดแย้งกับผลการศึกษาของ ขอ. ซึ่งได้เคยทำการศึกษารายละเอียดรูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานของประเทศไทย และได้ข้อสรุปว่า รูปแบบการบริหารจัดการท่าอากาศยานที่เหมาะสมของไทย คือ **การใช้ท่าอากาศยานเดียว** โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพราะอยู่ไม่ไกลมาจากตัวเมือง และมีสิ่งอำนวยความสะดวกเพียงพอ นอกจากนี้ ผลการศึกษายังระบุว่า การเปิดใช้ท่าอากาศยาน 2 แห่ง จะส่งผลต่อการให้บริการจราจรทางอากาศ ซึ่งมีผลกระทบต่อความปลอดภัยทางการบิน เพราะจุดที่ตั้งของท่าอากาศยานทั้ง 2 แห่งอยู่ใกล้กันมาก การจัดวงจรการบินขึ้น-ลงจะต้องมีจุดตัดกันประมาณ 15-20 จุด หากมีปริมาณจราจรมากขึ้นโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้นด้วยเช่นกัน นอกจากนี้แล้ว ประเทศไทยไทยยังอาจสูญเสียโอกาสความเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค เพราะความไม่สะดวกจากการขนถ่ายผู้โดยสารและสินค้าระหว่างสองท่าอากาศยาน ทำให้ผู้โดยสารและสินค้าเลือกใช้จุดอื่นที่มีความสะดวกกว่าเป็นจุดต่อเครื่องบิน เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม

ส่วนผลการศึกษาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ได้ทำการศึกษาหาทางเลือกในการก่อสร้างทางวิ่ง เมื่อเดือนพฤศจิกายน 2549 ได้ผลสรุปว่า หาก ทอท. จะใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองควบคู่กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็ต้องก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มอีกเพียง 1 เส้นคือ ทางวิ่งเส้นที่ 3 แต่ถ้าจะใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว ก็จำเป็นจะต้องก่อสร้างทางวิ่งเพิ่มเติม เป็นเส้นที่ 4 เส้นที่ 5 และเส้นที่ 6 ตามความต้องการของปริมาณการจราจรทางอากาศในอนาคต

ในขณะที่ขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารของสนามบินสุวรรณภูมิปัจจุบันมี 45 ล้านคนต่อปี แต่จากการประมาณการเติบโตของจำนวนผู้โดยสาร พบว่า ในปี 2552 จะมีผู้โดยสารรวมลดลงเหลือ 40 ล้านคน ส่วนปี 2553 คาดว่าจะมี 43 ล้านคน และค่อยๆ เพิ่มขึ้น ในขณะที่เดียวกัน ทอท. มีแผนเพิ่มเติมในการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารภายในประเทศที่สุวรรณภูมิ คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2555 ซึ่งจะเพิ่มขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้อีก 15 ล้านคนต่อปี

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าข้อสรุปในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานของ กทม. จะยังไม่สามารถสรุปได้ แต่ในเรื่องความปลอดภัยนั้น เป็นเรื่องที่จะต้องให้ความสำคัญอย่างมาก โดยล่าสุดนั้น **หน่วยงานบริการการรักษาความปลอดภัยการขนส่งทางอากาศแห่งสหรัฐอเมริกา (Transportation Security Administration : TSA)** ได้ตรวจสอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและเสนอให้เร่งปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานความปลอดภัยอย่างเป็นระบบ ทั้งนี้ การตรวจสอบดังกล่าวมีขึ้นภายหลังเหตุการณ์ 9/11 ประกอบกับเหตุการณ์การปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเมื่อปลายปีที่ผ่านมานี้ ดังนั้น ทางสหรัฐฯ จึงต้องตรวจสอบมาตรฐานและขอให้ท่าอากาศยานทั่วโลกปรับปรุงแก้ไขมาตรฐานต่างๆ อย่างเข้มงวด

การตรวจมาตรฐานความปลอดภัยครั้งแรกของ TSA จำนวน 33 มาตรฐาน พบว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิผ่านเพียง 3 มาตรฐานเท่านั้น โดย TSA จะประกาศเตือนให้สายการบินนานาชาติได้รับรู้ เพื่อปรับการบินให้สอดคล้องกับมาตรฐานในปัจจุบัน ซึ่ง TSA ได้แจกแจงจุดบกพร่องที่ตรวจพบไว้ดังนี้

1) มาตรฐานการรักษาความปลอดภัยตามที่ระบุไว้ใน ANNEX 17 รวม 77 ข้อ และใน ANNEX 14 และ 15 อีก 2 ข้อ รวมแล้ว 79 ข้อ ความบกพร่องที่เกิดขึ้นมีทั้ง ขอ. และ ทอท.

2) ไม่มีโครงสร้างองค์กรที่เอื้อต่อการปฏิบัติให้เป็นไปตามมาตรฐานที่กำหนดไว้ใน ANNEX 17 **รวมถึงไม่มีแผนการฝึกอบรมและการควบคุมคุณภาพ**

3) ไม่มีกำหนดระดับ (layer) การรักษาความปลอดภัยเพื่อตอบโต้ต่อภัยคุกคาม

4) ไม่สามารถควบคุมการผ่านเข้า-ออก อาคารของผู้โดยสารได้

5) การตรวจค้นไม่มีประสิทธิภาพ

- 6) ไม่สามารถแยกผู้โดยสารขาออกที่ผ่านการตรวจค้นออกจากผู้โดยสารขาเข้าได้
- 7) ไม่มีขั้นตอนการรายงานเหตุการณ์และการเก็บข้อมูลเกี่ยวข้องกับภัยคุกคามอย่างเป็นระบบ

นอกจากนี้ ยังได้แนะนำให้ ขอ. แก๊วปรับปรุงแผนรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ รวมถึงจัดทำแผนฝึกอบรมและแผนการควบคุมคุณภาพแห่งชาติโดยเร็ว เพื่อเป็นแผนแม่บทให้กับหน่วยงานที่ต้องปฏิบัติงานเกี่ยวกับการบินพลเรือน ใช้เป็นแนวทางการพัฒนาแผนต่างๆ ต่อไป รวมทั้งทบทวนแก้ไขกฎหมายและระเบียบต่างๆ ให้เอื้อต่อการปฏิบัติตาม ANNEX 17 โดยจะต้องจัดทำแผนต่างๆ ให้สมบูรณ์ตามข้อกำหนด

จะเห็นว่า แม้ว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะปฏิบัติตามมาตรฐานของ ICAO แต่ก็ยังพบว่า ยังไม่ได้ตามเกณฑ์มาตรฐานของ TSA ซึ่งในประเด็นนี้ อาจกล่าวได้ว่า ในปัจจุบัน มาตรฐานการดำเนินงานด้านการบินมีการพัฒนาขึ้นไปเรื่อยๆ ดังนั้น หากหน่วยงานด้านการบินในสาขาต่างๆ สามารถดำเนินงานได้บรรลุตามเกณฑ์มาตรฐานของทุกองค์การกลางด้านการบิน ก็จะทำให้หน่วยงานนั้นมีความน่าเชื่อถือในเรื่องมาตรฐานการปฏิบัติงานมากยิ่งขึ้น ซึ่งในกรณีนี้ สบพ.ก็ควรพิจารณาด้วยว่า ในปัจจุบันมาตรฐานใดบ้างที่หน่วยงานด้านการบินให้ความสำคัญ และควรปรับปรุงหรือเพิ่มเติมรายละเอียดหลักสูตรการเรียนการสอนเพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

นอกจากนี้ ข้อบกพร่องประการหนึ่งนั้นคือ การไม่มีแผนการฝึกอบรม ดังนั้น อุปสรรคของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในครั้งนี้ จึงน่าจะเป็นโอกาสสำหรับ สบพ. ในการนำเสนอการฝึกอบรมตามความต้องการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ สบพ. อาจพิจารณาขยายการให้บริการไปสู่ในระดับการจัดทำแผนการฝึกอบรมและที่ปรึกษาด้านการฝึกอบรมให้แก่หน่วยงานด้านการบินต่างๆ ด้วย

สำหรับในส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ล่าสุด คณะทำงานพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินของประเทศ กำลังอยู่ระหว่างสรุปแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อเป็นแนวทางการพัฒนาพื้นที่ว่างเปล่าที่ไม่ได้รับการใช้งาน โดยพื้นที่ดังกล่าวจะเป็นคนละส่วนกับพื้นที่อาคารผู้โดยสารในประเทศ

กิจกรรมหลักในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองตามแผนของคณะทำงานฯ นั้น จะประกอบด้วย

1. อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหมายเลข 1 ซึ่งปัจจุบันเปิดให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำ และเครื่องบินวีไอพีขนาดเล็ก ในขณะนี้ มีบริษัทที่เปิดให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำขนาดเล็กหลายราย ที่เปิดทำการบินอยู่ในท่าอากาศยานดอนเมือง แสดงความสนใจที่จะขอใช้พื้นที่เพื่อสร้างโรงเก็บเครื่องบิน เช่น กลุ่มไมเนอร์ เอวิเอชัน, กลุ่มรอยัล กรุ๊ป และ HS เอวิเอชัน
2. อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหมายเลข 2 จะทำเป็นสถานที่จัดแสดงนิทรรศการด้านการบิน การจัดแสดงเครื่องบินเช่าเหมาลำขนาดเล็ก และเครื่องบินเจ็ทส่วนตัว เพื่อส่งเสริมให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์กลางในการซื้อขายเครื่องบินขนาด 7-8 ที่นั่ง โดยในขณะนี้ ทางบริษัท คอร์ปอเรท เจ็ทฯ ซึ่งเป็นบริษัทผู้จัดงานในลักษณะดังกล่าว ที่ปกติจัดอยู่ที่ฮ่องกง ได้มีความสนใจที่จะเข้ามาจัดงานในลักษณะนี้
3. พื้นที่คลังสินค้าจำนวน 4 อาคาร จะทำเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานและผลิตอะไหล่เครื่องบิน ตั้งแต่ขนาดเล็กไปจนถึงขนาดใหญ่ ซึ่งในช่วงเริ่มต้นจะผลักดันให้ทำเป็นศูนย์อุปกรณ์ชิ้นส่วนต่างๆ ของเครื่องบิน เช่น เครื่องวัดยางอะไหล่ และศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดกลางและเล็ก โดยจะประกาศให้พื้นที่บริเวณนี้เป็นเขตฟรีโซน เพื่อให้เกิดการผลิตเพื่อการส่งออกได้ หรือนำมาเก็บในคลังเก็บสินค้าไว้เพื่อจะนำมาประกอบ โดยไม่ต้องเสียเวลารอส่งซื้อจากต่างประเทศเข้ามา โดยในขณะนี้ มีหลายบริษัทจากต่างประเทศแสดงความสนใจที่จะเข้ามาลงทุน เช่น บริษัท แพรตต์ แอนด์ วิตนีย์ฯ สนใจที่จะเข้ามาขอตั้งศูนย์ผลิตอะไหล่ใบพัด โดยจะเป็นโรงงานที่ผลิตอะไหล่ดังกล่าวสำหรับภูมิภาคนี้ ขณะที่ ทางบริษัท ฮอว์กเกอร์ แปซิฟิก จำกัด ของสิงคโปร์ ก็



สนใจที่จะเข้ามาลงทุนศูนย์ซ่อมเครื่องบินขนาด 16-20 ที่นั่ง เพราะปัจจุบันเครื่องบินขนาดดังกล่าวส่วนใหญ่จะมีการส่งไปซ่อมกันที่ต่างประเทศกันเป็นส่วนใหญ่

#### 4. ฝั่งกองทัพอากาศ มีแผนจะส่งเสริมให้เป็นโรงเรียนสอนการฝึกบิน

หากแผนการดำเนินงานเป็นไปเช่นนี้ นั้นหมายความว่า บุคลากรที่เกี่ยวข้องกับด้านการบินก็ยังคงมีความต้องการ ดังนั้น อาจเป็นโอกาสที่ดีของ สบพ. ในอนาคตต่อไปได้ แต่อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมให้เกิดโรงเรียนสอนการฝึกบินเพิ่มมากขึ้นนั้น ก็นับเป็นอุปสรรคของ สบพ. เนื่องจาก จะทำให้มีคู่แข่งมากขึ้น หรือ อาจจะเป็นการสนับสนุนและเพิ่มศักยภาพของคู่แข่งปัจจุบันของ สบพ.

## ด้านการควบคุมจราจรทางอากาศ

แผนการดำเนินงานของ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ในช่วงเวลาปีนี้ โดยมุ่งเน้นที่การลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ มีดังนี้

1. การนำระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ หรือ ระบบนำทางอากาศยาน Performance Based Navigation (PBN) มาใช้ในการกำหนดเส้นทางบิน เพื่อแก้ไขปัญหาการจราจรทางอากาศ และช่วยลดระยะเวลาในการขึ้น-ลงของเครื่องบินที่สุวรรณภูมิ โดยจะเร่งรัดดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2552 จากเดิมที่มีแผนว่าจะต้องแล้วเสร็จในปีหน้า

2. การให้นักบินใช้ระบบ Pilot Control โดยมีเครื่องนำร่องเข้ามาใช้ในสนามบินนั้นๆ และย้ายเจ้าหน้าที่ประจำห้องบังคับการบินมาปฏิบัติหน้าที่เพื่อรองรับการเพิ่มจำนวนของสายการบินที่สุวรรณภูมิ แทน การดำเนินการเช่นนี้ เป็นแผนลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้โดยการลดค่าใช้จ่ายในสนามบินที่ไม่มีเครื่องบินขึ้น-ลง ซึ่งจากการวัดผลในเดือนม.ค. 2552 พบว่า วิธีการดังกล่าวทำให้บริษัทสามารถลดค่าใช้จ่ายลงถึงกว่า 30 ล้านบาท และคาดว่าจะทำให้ช่วยประหยัดรายจ่ายทั้งปีประมาณ 100 ล้านบาท

3. แผนการเพิ่มรายได้ให้องค์กร จากปัจจุบันที่มีรายได้จากธุรกิจการบินถึงร้อยละ 93 ส่วนที่เหลือเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบวิทยุควบคุม ระบบติดตามอากาศยาน ระบบประมวลผลสัญญาณเรดาร์ ฯลฯ ซึ่ง บวท. จะพัฒนาระบบธุรกิจที่เกี่ยวข้องให้เพิ่มสัดส่วนมากขึ้นกว่าเดิมจากร้อยละ 7 เป็นร้อยละ 11

4. แผนงานเร่งด่วนที่ บวท. จะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จภายในปี 2555 คือ การเป็นศูนย์การควบคุมการจราจรทางอากาศที่ทันสมัยด้วยเทคโนโลยีใหม่ ขณะนี้อยู่ระหว่างการศึกษาศึกษา และในอนาคตจะพัฒนาระดับการจัดการจราจรทางอากาศตามมาตรฐานที่ ICAO กำหนด นอกจากนี้ บวท. มีแนวคิดที่จะพัฒนาการบริการการเดินอากาศเพื่อส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค โดยมุ่งเน้นพัฒนาด้านความปลอดภัยและประสิทธิภาพการบริการ ด้วยการพัฒนาระบบบริหารความปลอดภัยที่มีการบูรณาการแบบครบวงจร ตั้งแต่การวิเคราะห์ปัญหา การดำเนินการแก้ไข รวมทั้งประเมินผลการปฏิบัติงาน เพิ่มศักยภาพด้วยเทคโนโลยีที่เหมาะสมและ ทันสมัย เน้นการออกแบบเส้นทางบินที่มีประสิทธิภาพและความปลอดภัยสูงขึ้น ซึ่งช่วยให้ประมาณการเวลาเดินทางของเครื่องบินได้แม่นยำขึ้น ประหยัดการใช้น้ำมันของเครื่องบินได้มากขึ้น และเป็นมิตรต่อสิ่งแวดล้อม และจะช่วยลดค่าใช้จ่ายของสายการบิน

5. การปรับปรุงโครงสร้างองค์กรให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล และการปลูกฝังแนวคิดเชิงธุรกิจให้กับเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้มีจิตสำนึกในการดำเนินธุรกิจและการบริการ

แผนการดำเนินงานของ บวท. นั้น เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องนำมาพิจารณาประกอบการดำเนินงานของ สบพ. ด้วยเช่นกัน ดังเช่น ในเรื่องระบบการทำงานใหม่ ๆ เช่น PBN ซึ่ง บวท. ที่แล้วเสร็จในปี 2552 นั้น สบพ. อาจต้องพิจารณาปรับปรุงเนื้อหาการฝึกอบรมให้เป็นปัจจุบัน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของ บวท. หรือเรื่องของการเป็นศูนย์ควบคุมจราจรทางอากาศที่ทันสมัยด้วยเทคโนโลยีใหม่นั้น สบพ. ก็ต้องเตรียมความพร้อมให้กับบุคลากรตามที่ บวท. ต้องการ เป็นต้น

จากแผนการดำเนินงานปี 2552-2553 ของ บพท. จะมุ่งเน้นที่การลดค่าใช้จ่ายและการสร้างรายได้เพิ่มเติม เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซาทั่วโลก ส่งผลให้ธุรกิจการบินทั้งในและต่างประเทศได้รับผลกระทบอย่างมาก ซึ่ง บพท. ก็ได้รับผลกระทบจากสภาวะการณดังกล่าว เช่นเดียวกับหน่วยงานด้านการบินอื่นๆ ทั้ง บกท. และ ทอท. ซึ่งส่วนมีแผนดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มรายได้ ดังนั้น สบพ. เองก็ควรต้องมีแผนการและเตรียมความพร้อมสำหรับสถานการณ์ข้างต้นด้วย

## ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

สรุปยอดขายเครื่องบินพาณิชย์ของบริษัท โบอิง คอมเมอร์เชียลแอร์เพลนส์ จำกัด ตลอดปี 2551 มีจำนวนมากถึง 662 ลำ รุ่นที่ขายดีสุดคือตระกูล 737 next generation นอกจากนี้ โบอิงยังได้เปิดตัวเครื่องบินขนส่ง 777 freighter กำลังเริ่มบินทดสอบ

ส่วนบริษัท แอร์บัส อินดัสตรีส์ จำกัด นั้น ในปี 2551 มียอดสั่งซื้อทั้งสิ้นจำนวน 777 ลำ โดยเครื่องบินตระกูลเอ 320 เป็นเครื่องบินพาณิชย์ที่มียอดการขายดีที่สุด เนื่องจากเป็นเครื่องบินทางเดินเดี่ยวที่มีต้นทุนต่ำที่สุด อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ แอร์บัสได้มีการปรับอัตราการผลิตของเครื่องบินตระกูลแอร์บัส เอ 320 ลงจาก 36 ลำ เหลือ 34 ลำต่อเดือน โดยเริ่มตั้งแต่เดือนตุลาคม 2552 เป็นต้นไป ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ของแอร์บัสถึงความต้องการของตลาด ซึ่งสายการบินต่างๆ ปรับแผนกลยุทธ์เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในสภาวะเศรษฐกิจโลกที่ยังมีความไม่แน่นอน นอกจากนี้ ปริมาณการจราจรทางอากาศในปีนี้ ต่ำลงในทุกภูมิภาค สายการบินต่างๆ ลดปริมาณการขนส่งลง

## ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

นอกเหนือจาก บกท. ที่เตรียมขยายการให้บริการขนส่งสินค้าทางอากาศแล้ว สายการบินเอมิเรตส์ ก็เตรียมเปิดให้บริการดังกล่าวเช่นกัน ในปี 2552 นี้ ภายใต้ชื่อ **เอมิเรตส์ สกายคาร์โก้**

แม้ว่าในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา จะเป็นช่วงเวลาที่ยากลำบากสำหรับธุรกิจการขนส่งทางอากาศ แต่สายการบินเอมิเรตส์ ก็คาดการณ์ว่า ธุรกิจการขนส่งทางอากาศ จะฟื้นตัวกลับมาภายในอีก 12 เดือนข้างหน้า โดยเอมิเรตส์ สกายคาร์โก้ ได้มีการวางแผนเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการฟื้นตัวดังกล่าว โดยเตรียมรับมอบเครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 777 ใหม่ จำนวน 2 ลำ นอกจากนี้ เครื่องบินพาณิชย์แบบลำตัวกว้างจำนวน 18 ลำ ที่เอมิเรตส์จะได้รับการส่งมอบในปีนี้จะช่วยเพิ่มความถี่ และพื้นที่ในการขนส่งสินค้าได้ในหลายเส้นทางที่ให้บริการในปัจจุบันของเอมิเรตส์ สกายคาร์โก้ อีกด้วย

ปัจจุบันฝูงบินเอมิเรตส์ ประกอบด้วยเครื่องบินพาณิชย์ลำตัวกว้างจำนวน 129 ลำ และเครื่องบินขนส่งสินค้าอีก 8 ลำ ซึ่งภายในปีงบประมาณ 2551-2552 นี้ (สิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2552) ฝูงบินจะเพิ่มขึ้นเป็น 132 ลำ ซึ่งรวมถึงเครื่องบินขนส่งสินค้าโบอิง 777 จำนวน 1 ลำ และจะได้รับการส่งมอบเครื่องบินโบอิง 777 อีก 1 ลำ ในปีงบประมาณ 2552-2553

สำหรับในช่วงเดือนมีนาคม 2552 นี้ เริ่มสะท้อนให้เห็นแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก ซึ่ง คาดว่ามีแนวโน้มที่จะหดตัวมากขึ้น โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่ง IATA คาดการณ์ว่า สายการบินใน ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก น่าจะเป็นกลุ่มที่ขาดทุนมากที่สุด ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยก็ยังคงอยู่ใน สถานภาพที่ยังไม่มั่นคงนัก ประกอบกับความไม่ชัดเจนในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยาน ดอนเมือง ซึ่งอาจมีผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน นอกจากนี้ จากการชะลอตัวดังกล่าว ก็อาจส่งผลให้ รูปแบบของธุรกิจการบินทั่วโลกมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม เพื่อให้สามารถดำรงอยู่ได้ในสถานการณ์ทาง เศรษฐกิจและสังคมดังเช่นในปัจจุบัน เช่นเดียวกับอุตสาหกรรมในประเทศไทย ซึ่งแม้ ขอ. จะคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยน่าจะฟื้นตัวในปีหน้า แต่ทุกหน่วยงานก็ต้องปรับตัวให้พร้อมเสมอ จะเห็นว่า ทั้ง บกท. บวท. ทอท. แม้แต่ ขอ. เอง ก็มีการปรับแผนการดำเนินงานให้เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงใน ปัจจุบัน ดังนั้น สบพ. ก็ต้องพิจารณาการเตรียมความพร้อมของหน่วยงาน เพื่อรับมือกับความไม่มั่นคงของ สภาพเศรษฐกิจ สังคมและการเมืองในปัจจุบันด้วยเช่นกัน

\*\*\*\*\*

#### แหล่งข้อมูล

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	
เว็บไซต์ข่าวสด	เว็บไซต์แนวหน้า	เว็บไซต์ ASTV ผู้จัดการรายวัน
เว็บไซต์ไทยโพสต์	เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ	เว็บไซต์มติชน
เว็บไซต์โพสต์ทูเดย์	เว็บไซต์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล	เว็บไซต์บางกอกทูเดย์
เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ	เว็บไซต์ไทยรัฐ	เว็บไซต์คมชัดลึก
เว็บไซต์เดลินิวส์	เว็บไซต์ข่าวสด	เว็บไซต์ฐานเศรษฐกิจ