

สรุปสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกในช่วงปี 2550 ที่ผ่านมานั้น นายจิโวนานี บิชิกานานี ประธานสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาต้า) กล่าวว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกสามารถกลับมาทำกำไรได้เมื่อปีที่ผ่านมา โดยมีมูลค่าถึง 5,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่จำนวนดังกล่าวมีสัดส่วนไม่ถึงร้อยละ 2 ของรายได้รวม 490,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในปี 2551 นี้ อุตสาหกรรมการบินจะยังคงต้องเผชิญกับความยากลำบากต่อไป โดยเฉพาะจากปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้น ซึ่งมีสัดส่วนถึงร้อยละ 30 ของต้นทุนในการดำเนินงาน หรือ 149,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งอาจทำให้อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกขาดทุนทั้งหมด 40,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ แต่อุตสาหกรรมการบินของเอเชียจะดีกว่าในภูมิภาคอื่นเนื่องจากตลาดในจีนและอินเดียขยายตัวอย่างรวดเร็ว อย่างไรก็ตาม สายการบินเอเชียจะต้องเผชิญกับการท้าทายจากตะวันออกกลาง ซึ่งกำลังทุ่มเงิน 38,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ สำหรับการลงทุนในสายการบินและสาธารณูปโภคด้านการบินอื่นๆ

ตัวอย่างที่ ไออาต้า ยกขึ้นมาแสดงให้เห็น คือ ดูไบ ซึ่งเป็นศูนย์กลางการเงินที่เพิ่งเกิดขึ้นใหม่ในอ่าวเปอร์เซีย สนามบินแห่งนี้ให้บริการการบินไปยังจุดหมายปลายทาง 159 แห่ง ซึ่งมากกว่าสนามบินชางฮีถึงร้อยละ 37 นอกจากนี้ ดูไบกำลังพัฒนาสนามบินเจเบล อาลี ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 120 ล้านคนต่อปี ซึ่งนั่น แสดงให้เห็นว่า สำหรับประเทศไทยแล้ว คู่แข่งทางการตลาดในปัจจุบัน มิใช่มีเพียงแค่ประเทศในภูมิภาคเท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงประเทศในแถบตะวันออกกลาง ที่กำลังจะเติบโตขึ้นมาด้วย

สำหรับในด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์นั้น จอห์น ลีเฮย์ ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายปฏิบัติการ (ซีโอโอ) ของแอร์บัส กล่าวว่า ธุรกิจการบินในตลาดโลกจะมีมูลค่าถึง 2.8 ล้านล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 92.4 ล้านล้านบาท) ในช่วงปี 2550-2569 โดยจะมียอดรวมการผลิตเครื่องบินถึง 24,300 ลำ หรือเฉลี่ย 1,215 ลำต่อปี พร้อมคาดการณ์ว่า แอร์บัสจะสามารถส่งมอบเครื่องบินที่ผลิตโดยบริษัทในอัตราเฉลี่ย 1,210 ลำต่อปี ซึ่งอัตราการเพิ่มขึ้นของปริมาณเครื่องบินสูงสุดตามที่คาดการณ์ไว้ ทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 4.9 ต่อปี และจะทำให้มีเที่ยวบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 5.8 ต่อปี

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี พ.ศ. 2551 นี้ โดยภาพรวมน่าจะมีการขยายตัวเพิ่มขึ้น แม้ว่าสถานการณ์เรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้น จะยังคงเป็นปัจจัยลบอย่างต่อเนื่องของอุตสาหกรรมการบินของไทย รวมทั้งสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในประเทศสหรัฐอเมริกา ทิศทางและแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจการบินของไทยในปี พ.ศ. 2551 จากการคาดการณ์ของ **สายการบินไทย** นั้น มองว่า ในปี 2551 ธุรกิจการบินของไทย จะยังมีการเติบโตไปได้ดี โดยคาดว่า ยอดขายบัตรโดยสารของ บกท. จะเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 10 หรือประมาณ 1.7 หมื่นล้านบาท จากปี 2550 ซึ่งมีรายได้ยอดขายจากการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 1.7 แสนล้านบาท และคาดว่าอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Cabin Factor) จะเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 80 จากปีที่แล้วอยู่ที่ร้อยละ 77 ซึ่งสอดคล้องกับการคาดการณ์ของ **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** ซึ่งคาดการณ์ว่า ปี 2551 ปัจจัยภาวะเศรษฐกิจจะปรับตัวดีขึ้น และ อัตราการเติบโตของผู้โดยสารจะอยู่ที่ร้อยละ 35 หรือประมาณ 5 ล้าน คน เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ที่มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 4.2 ล้านคน

**บริษัท ศูนย์วิจัยกสิกรไทย จำกัด** ได้คาดการณ์ว่าจะมีคนไทยเดินทางไปต่างประเทศรวมทั้งสิ้นประมาณ 4.1 ล้านคนเพิ่มขึ้นร้อยละ 10.2 จากปี 2550 ทั้งนี้เนื่องจากมีปัจจัยสำคัญหลายประการที่ช่วยเกื้อหนุน โดยเฉพาะเงินบาทที่แข็งค่าขึ้น การขยายการให้บริการในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ

สายการบินต้นทุนต่ำ และการแข่งขันที่รุนแรงยิ่งขึ้นในตลาดท่องเที่ยวต่างประเทศจากบรรดาผู้ประกอบการธุรกิจนำเที่ยวต่างประเทศที่ต่างมุ่งขยายฐานตลาดลูกค้าที่มีกำลังซื้อระดับกลาง

แหล่งท่องเที่ยวระยะใกล้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ได้รับความนิยมในหมู่นักท่องเที่ยวคนไทย โดยมีลาว เวียดนาม มาเลเซีย ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้เป็นปลายทางท่องเที่ยวที่มีคนไทยเดินทางไปเที่ยวเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ขณะที่แหล่งท่องเที่ยวระยะไกลในยุโรปและอเมริกาเหนือได้รับความนิยมลดลง คงมีเฉพาะตลาดผู้ที่มีกำลังซื้อสูงที่ยังคงนิยมเดินทางไปเที่ยวเป็นประจำ

เมื่อการเดินทางท่องเที่ยวไปต่างประเทศมีของคนไทยแนวโน้มเติบโตขึ้น การขนส่งทางอากาศของไทย จึงมีแนวโน้มที่จะขยายตัวตามไปด้วยเช่นกัน ซึ่งก็เป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่สามารถคาดการณ์ได้ถึงแนวโน้มการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของไทยได้ โดยเส้นทางการบินที่มีแนวโน้มจะเติบโต คือ เส้นทางการบินในภูมิภาคเอเชีย

## ด้านสายการบิน

สืบเนื่องมาจากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่พุ่งขึ้น จึงทำให้ธุรกิจสายการบินต่างหาวิธีการเพื่อลดต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิง โดยล่าสุดนั้น **สายการบินเวర్จิ้น** ได้ประสบความสำเร็จในการนำน้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพมาใช้กับเครื่องบินโดยสารโบอิง 747 ในการทดสอบการบินระยะสั้น จากท่าอากาศยานนานาชาติ ฮีทโรว์ กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติ อัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ โดยไม่มีผู้โดยสารร่วมเดินทาง

สายการบิน เวอร์จิ้น นับเป็นสายการบินแห่งแรกที่มีการนำน้ำมันชีวภาพมาใช้เพื่อการบินพาณิชย์ โดยน้ำมันชีวภาพที่นำมาใช้ทดสอบดังกล่าว เป็นน้ำมันที่มีส่วนผสมระหว่างน้ำมันก๊าดและน้ำมันที่สกัดมาจากผลของต้นปาล์มชนิดหนึ่ง รวมถึงน้ำมันมะพร้าวซึ่งน้ำมันของพืชทั้ง 2 ชนิดนี้สามารถพบได้ทั่วไปในเครื่องสำอาง

แม้ว่าการใช้น้ำมันชีวภาพนี้ จะสามารถช่วยลดปัญหาการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ แต่กลุ่ม กรีนพีซ ซึ่งเป็นกลุ่มอนุรักษ์สิ่งแวดล้อมออกมาโจมตีการทดสอบเที่ยวบินของสายการบินเวอร์จิ้น ว่าการพยายามนำน้ำมันชีวภาพมาใช้ กำลังทำให้พื้นที่การเพาะปลูกพืชที่เหลืออยู่ไม่กี่แห่งบนโลก ที่นำมาเป็นอาหารของมนุษย์ถูกปรับเปลี่ยนมาใช้เพาะปลูกเพื่อการผลิตน้ำมันชีวภาพแทน ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประเทศไทยอย่างแน่นอน

สำหรับสายการบินพาณิชย์ของไทยนั้น ล่าสุด **สายการบินไทย** ได้เตรียมยุทธศาสตร์การบินของสายการบินไทยในปีนี้จะเห็นได้จากแผนวิสาหกิจ 10 ปี ซึ่งการจัดซื้อเครื่องบินของการบินไทยจะเป็นการซื้อ **เครื่องบินในพิสัยกลาง** เพื่อนำมาเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศในภูมิภาคนี้ให้มากขึ้นในอนาคต โดยในปี 2551 สายการบินไทยจะให้ความสำคัญในเส้นทางบินจีนและอินเดียเป็นหลัก เพราะมีอัตราการเติบโตสูงถึงร้อยละ 10

อย่างไรก็ตาม ในเดือน ม.ค.ที่ผ่านมา แนวโน้มธุรกิจการบินยังมีทิศทางดี โดยปริมาณผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (cabin factor) ของสายการบินไทย ในภาพรวมที่ร้อยละ 82 ถือเป็นสถิติสูงสูดนับตั้งแต่การบินไทย

เริ่มทำกิจการ และสูงกว่าในเดือน ม.ค.2550 ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 80 ทั้งนี้เป็นผลจากการเพิ่มขึ้นของที่นั่งชั้นหนึ่ง และ ชั้นธุรกิจ ซึ่งได้ปรับปรุงที่นั่งและสิ่งอำนวยความสะดวกในเครื่องบินให้ดีขึ้น

สำหรับการเปิดเส้นทางบินใหม่ของสายการบินไทย ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-สมุย นั้น จะทำให้มีจำนวนผู้โดยสารเดินทางมายังเกาะสมุยเพิ่มขึ้นร้อยละ 10 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวจากยุโรป และ เอเชีย โดยในช่วงแรกจะมีปริมาณผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน อยู่ที่ร้อยละ 70-75

ส่วน **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** นั้น แม้ว่าผลประกอบการนั้นในปีที่ผ่านมา จะขาดทุนกว่า 1,000 ล้านบาท จากความต้องการส่งคืนเครื่องบินโบอิง 737-300 ที่ใช้อยู่นานกว่ากำหนด จึงต้องใช้งบฯ ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้อยู่ในสภาพเดิมเป็นจำนวนมาก และอีกส่วนจากรายได้การขายตั๋วโดยสารไม่เป็นไปตามเป้าที่วางไว้ 4.8 ล้านคน โดยขายได้จริงที่ 4.2 ล้านคน เนื่องจากภาพรวมเศรษฐกิจชะลอตัว

สำหรับในปี 2551 นี้ เป็นการก้าวสู่ปีที่ 5 ของไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีแผนที่จะสร้างเมืองไทยเป็นศูนย์กลางโลว์คอสต์แอร์ไลน์เอเชียเต็มรูปแบบ โดยมีกลยุทธ์การพัฒนา ประกอบด้วย 5 ส่วน คือ

1. ภายใน 5 ปีนี้ จะลงทุนเปลี่ยนฝูงบินใหม่มูลค่ากว่า 64,000 ล้านบาท (2,000 ล้านเหรียญสหรัฐ) ซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 40 ลำ เข้ามาแทนที่โบอิง B737-300 รุ่นเก่า ซึ่งมีต้นทุนค่าดูแลสูง โดยในปี 2551 นี้ จะได้ฝูงบินใหม่แอร์บัส A320 ครบ 8 ลำ ล่าสุด ได้เร่งเวลาส่งมอบเครื่องบินใหม่อีก 10 ลำ ภายในระยะเวลา 2 ปี (2551-2552) ทอยส่งปีละ 5 ลำ จะทำให้ถึงสิ้นปี 2552 ไทยแอร์เอเชีย จะมีเครื่องบินใหม่ อายุการใช้งาน 1 ปีเศษ บริการให้ผู้โดยสาร 13 ลำ จากแผนเดิมจะทำภายในเวลา 4 ปี
2. เร่งเพิ่มจำนวนผู้โดยสารอีกร้อยละ 40 จากการนำเข้าฝูงบินใหม่รวม 40 ลำ จากปัจจุบันมีอยู่เพียง 14 ลำ แต่ละลำมีจำนวนที่นั่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 20
3. เพิ่มมาตรฐานบริการสร้างความพึงพอใจแก่ผู้โดยสาร โดยลดเปอร์เซ็นต์เที่ยวบินล่าช้า (flight delay) จากร้อยละ 10 ในปัจจุบัน หรือ 3,769 เที่ยวบิน/ปี จากนี้ไปจะทำให้เที่ยวบินให้ตรงเวลาเฉลี่ยร้อยละ 90 ต่อปี
4. จัดวางการสร้างบุคลากรการบินอย่างเป็นระบบโดยร่วมกับบริษัท บางกอก เอวิเชี่ยน เซนเตอร์ จำกัด (BAC) ผลิตนักบินพาณิชย์เตรียมรับฝูงบินใหม่แอร์บัส A320 และร่วมกับ สบพ. ผลิตบุคลากรการบินด้านอื่นๆ
5. เพิ่มจุดบินไปยังประเทศจีนและอินเดีย เพิ่มความถี่เส้นทางบินที่มีผู้โดยสารใช้บริการหนาแน่น นอกจากนี้ ในปี 2551 นี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย เปิดเส้นทางบินใหม่สู่ จากดาร์ ประเทศอินโดนีเซีย และไทเป ไต้หวัน โดยจะชะลอการเปิดเส้นทางในประเทศไว้ก่อน

ในด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน นายปรีชา รัชมิธานินทร์ ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม ย้ำว่า เตรียมแผนการซ่อมบำรุงฝูงบินรองรับเครื่องบินใหม่ 40 ลำ รวมทั้งการลงทุนสร้างคลังอะไหล่ศูนย์ซ่อมแอร์บัสเบื้องต้น 254 ล้านบาท (8 ล้านเหรียญสหรัฐ) **พร้อมกับเพิ่มอัตราการจ้างช่าง วิศวกรอากาศยาน**

ส่วนด้านการปฏิบัติการบินนั้น นายธนภัทร งามปลั่ง ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน ในการเตรียมบุคลากรการบินให้พร้อมรับเครื่องบินใหม่ 40 ลำ ขณะนี้มีฝูงบิน 14 ลำ บินบริการ 37,690 เที่ยวบิน/ปี มีชั่วโมงบิน 62,000 ชั่วโมง/ปี มีกัปตัน 80 คน นักบินที่ 2 อีก 89 คน นักบินฝึกหัด 26 คน รวมกว่า 200 คน รองรับเครื่องบินได้ 20 ลำ พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน 220 คน พนักงานลูกเรือฝึกหัด 36 คน **อนาคตจะต้องเพิ่มบุคลากรเหล่านี้ อีกเท่าตัว**

ส่วนแผนตลาดเชิงรุกเพื่อเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดผู้โดยสารให้ได้ตามเป้า อย่างต่ำร้อยละ 20 จากปัจจุบันผู้โดยสารในประเทศ 12.5 ล้านคน สายการบินไทยมีส่วนแบ่งร้อยละ 44 ไทยแอร์เอเชีย ร้อยละ

17 นกแอร์ ร้อยละ 15 บางกอกแอร์เวย์ส ร้อยละ 11 และ วัน-ทู-โก ร้อยละ 10 โดยจะสร้างลูกค้ายุคใหม่เพิ่ม และดึงจากสายการบินคู่แข่ง โดยเฉพาะสายการบินไทย โครงสร้างผู้โดยสารประกอบด้วยชาวต่างชาติ ร้อยละ 40 และ คนไทย ร้อยละ 60 โดยคาดการณ์ว่าผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชีย ในปีนี้ จะมีจำนวน 4.8 ล้านคน ด้วยจำนวนเที่ยวบิน 37,690 เที่ยวบิน/ปี เป็นสายการบินที่มีสถิติขึ้น-ลงสนามบินสุวรรณภูมิ 108 เที่ยวบิน/วัน

รวมทั้ง กลยุทธ์การเปิดช่องทางการขายและบริการเพิ่มขึ้น เคาน์เตอร์เซอร์วิส คอลเซ็นเตอร์ และเปิดสำนักงานขายเพิ่มขึ้นในกรุงเทพฯ เชียงใหม่ และภูเก็ต ตลอดจนกลยุทธ์การสร้างแบรนด์ให้เกิดความตื่นตัวอยู่ตลอดเวลา (brand building exercise)

นอกจากนี้ ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เตรียมขยายสายธุรกิจไปสู่โรงแรมราคาประหยัด หรือ Budget Hotel ในชื่อ “จูน โฮเทล” (TUNE Hotel) ขณะนี้ กำลังศึกษาแผนการลงทุนธุรกิจดังกล่าวในไทย โดยจะพิจารณาทำเลที่ตั้ง จำนวนห้องพักที่เหมาะสม อย่างไรก็ตาม คาดว่าจะเปิดให้บริการอย่างน้อย 4 แห่ง ในแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญและมีเส้นทางบินของสายการบินด้วย เช่น กรุงเทพฯ เชียงใหม่ ภูเก็ต และ พัทยา โดยภายในปี พ.ศ. 2551 นี้ จะเปิดทำการอย่างน้อย 1 แห่ง ซึ่งคาดว่าจะเป็นที่กรุงเทพฯ อนึ่ง ก่อนหน้านั้น สายการบินได้เปิดบริษัท แอร์เอเชีย โก โฮลดิ้ง จำกัด โดยประกอบกิจการตัวแทนธุรกิจการท่องเที่ยวและผู้นำเที่ยว

เช่นเดียวทาง **สายการบินวันทูโก** ซึ่งปัจจุบัน เริ่มที่จะขยายสายธุรกิจอื่นๆ เนื่องจาก ปัจจุบันธุรกิจสายการบินภายในประเทศ ทั้งสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินทั่วไป มีการแข่งขันเรื่องราคาสูง ตลาดคนไทยยังนิยมใช้ราคาเป็นการตัดสินใจที่จะซื้อบริการ ดังนั้น สายการบินวันทูโกต้องขยายธุรกิจอื่นๆ เข้ามาเสริม นั่นคือ ธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ

เหตุผลที่ สายการบินวันทูโก พิจารณาธุรกิจนี้ เนื่องจากมองว่ามีคู่แข่งน้อยและดีมานด์สูง เนื่องจากในประเทศไทยยังไม่มีใครทำธุรกิจนี้อย่างจริงจัง มีเพียงสายการบินไทยเท่านั้น แต่ก็สามารถขนส่งได้เพียง 3-4 แสนตันต่อปี ในขณะที่ประเทศไทยมีการส่งออกทางอากาศ มากถึง 1.2 ล้านตันต่อปี

สายการบิน วัน ทู โก ก็ได้เตรียมให้บริการเพิ่มด้านการขนส่งสินค้าใน**ธุรกิจฟิเตอร์ หรือ การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบครบวงจร** โดยใช้เงินลงทุนราว 2,000 ล้านบาท เช่าซื้อเครื่องบินโบอิง 747-400 จำนวน 3 ลำ สำหรับใช้ในกิจการดังกล่าว กำหนดเริ่มให้บริการในเดือนมีนาคมศกนี้ เป้าหมายปีแรกที่เปิดให้บริการ จะสามารถขนส่งสินค้าได้ประมาณ 2.5-3 หมื่นตัน สร้างรายได้กว่า 2,000 ล้านบาท วางแผนให้บริการ 3-4 เส้นทาง เช่น กรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น ,กรุงเทพฯ-ไทเป และ กรุงเทพฯ-ฮ่องกง เป็นต้น แต่ละเส้นทางจะบินทุกวัน ๆ ละ 1 เที่ยวบิน กำลังการขนส่งในแต่ละเที่ยวประมาณ 1,000 ตัน และคาดว่าธุรกิจนี้จะเติบโตได้อย่างน้อยร้อยละ 5-10

นอกจากนั้น วันทูโก ยังให้ความสำคัญกับธุรกิจเครื่องบินเช่าเหมาลำด้วย โดยเปิดให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำทุกเส้นทางที่มีผู้ต้องการทั้งเส้นทางในเอเชียและยุโรป

ประเด็นที่น่าสนใจ คือ การขยายธุรกิจของสายการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินไทยแอร์เอเชีย จะเห็นว่า ความต้องการในบุคลากรด้านการบินมีสูงมากอย่างชัดเจน โดยเฉพาะด้านนักบิน และด้านช่างอากาศยาน ซึ่งจากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า ไทยแอร์เอเชียเตรียมแผนการพัฒนาศักยภาพอย่างชัดเจน และเป็นแผนระยะยาว ซึ่งเป็นโอกาสอันดีที่ สบพ. จะได้ทำความร่วมมือและสร้างความเป็นพันธมิตรทางธุรกิจร่วมกับไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ในปัจจุบัน บุคลากรในด้านที่เกี่ยวข้องกับโลจิสติกส์เริ่มมีบทบาทและเป็นที่

ต้องการ มากขึ้นของตลาด ประกอบกับนโยบายของรัฐบาลในการสนับสนุนธุรกิจประเภทนี้ สบพ. ก็ควรพิจารณาการพัฒนาบุคลากรในด้านนี้ด้วยเช่นกัน

สำหรับธุรกิจการบินที่น่าสนใจอีกหนึ่งก็คือ ธุรกิจการบินของเวียดนาม ล่าสุดนั้น องค์การบริหารการบินพลเรือนเวียดนาม ได้อนุมัติให้จัดตั้ง สายการบินฟุก๊วกแอร์ (Phu Quoc Air) ขึ้นเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งที่ 3 ของประเทศ และยังเสนอให้รัฐบาลอนุมัติการจัดตั้งสายการบินในประเทศอีก 2-3 แห่ง ตั้งแต่บัดนี้ไปจนถึงปี 2553

ฟุก๊วกแอร์ เป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งที่ 3 ถัดจากแปซิฟิกแอร์ไลน์ส (Pacific Airlines) ที่มีอยู่ก่อนแล้ว กับ เวียดเจ็ตแอร์ (VietJet Air) ที่ประกาศการจัดตั้งอย่างเป็นทางการเดือน พ.ย.ปีที่แล้ว โดยสายการบินแห่งใหม่นี้ตั้งชื่อตามเกาะฟุก๊วกในเขตอ่าวไทย ซึ่งเป็น เกาะใหญ่ที่สุดของประเทศ รัฐบาลกำลังพัฒนาฟุก๊วกให้เป็นปลายทางการท่องเที่ยวเชิงนิเวศระดับโลก และกำลังพัฒนาสนามบินที่นั่นเป็นสนามบินนานาชาติ

สำหรับการบริหารสายการบินฟุก๊วกนี้ ผู้บริหารสายการบินแห่งใหม่ประกาศจ้างทีมผู้เชี่ยวชาญจากต่างประเทศบริหารจัดการในทุกระดับ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับเจ้าตลาด คือ แปซิฟิกแอร์ไลน์ส และ เวียดนามแอร์ไลน์สได้

ปีที่แล้วเช่นเดียวกันรัฐบาลเวียดนามได้ปฏิเสธแผนการตั้งสายการบินวินาเอเชีย (VinaAsia) ของสายแอร์เอเชีย (AirAsia) จากมาเลเซีย โดยร่วมกับกลุ่มวินาชิน (Vinashin) ซึ่งเป็นรัฐวิสาหกิจต่อเรือใหญ่ที่สุดในเวียดนาม แผนการของแอร์เอเชียจึงถูกคัดค้านจากทั้งแปซิฟิกแอร์ และ สายการบินแห่งชาติคือ เวียดนามแอร์ไลน์ส

ในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินของเวียดนาม ขยายตัวเฉลี่ยร้อยละ 15 ต่อปี และเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 20 เมื่อปี พ.ศ. 2550 ที่ผ่านมา องค์การบริหารการบินพลเรือนเวียดนาม จะลงทุนไม่น้อยกว่า 15,000 ล้านดอลลาร์ตั้งตั้งแต่ปี 2553 เพื่อพัฒนาสายการบินแห่งชาติและสนามบิน รวมทั้งการเพิ่มขีดความสามารถด้านควบคุมการบิน ในเรื่องท่าอากาศยานนั้น ภายใต้อำนาจพัฒนาดังกล่าว ท่าเวียดนามจะมีท่าอากาศยาน อย่างน้อย 26 แห่ง ในนั้นมี 10 แห่งเป็นท่าอากาศยานนานาชาติอยู่ในทุกภาคของประเทศ ในปัจจุบัน เวียดนามกำลังอยู่ระหว่างการศึกษารวบรวมการก่อสร้างท่าอากาศยานลองแตง (Long Thanh) ใกล้กับนครโฮจิมินห์ ซึ่งจะเป็นท่าอากาศยานใหญ่ที่สุดแห่งหนึ่งในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้

## ด้านท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานอินซอน ของเกาหลีใต้ ท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ของมาเลเซีย และ ท่าอากาศยานเซี่ยงไฮ้ ของสิงคโปร์ ได้รับการคัดเลือกให้เป็น 3 ท่าอากาศยานดีที่สุดในโลก ในด้านการบริการผู้โดยสาร ส่วนอันดับ 4 และ 5 ได้แก่ โตเกียว และ นาโงยา ของญี่ปุ่นตามลำดับ ทั้งนี้เป็นผลจากการสำรวจที่จัดทำโดยสภาท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (เอซีไอ) โดยเอซีไอทำการสำรวจท่าอากาศยานทั่วโลกทั้งสิ้น 90 แห่ง โดยสอบถามผู้โดยสารราว 200,000 คน ในเรื่องเกี่ยวกับความสะดวก, ความสะดวกสบายของพื้นที่รอคอย, และความสะดวกในการเช็คอิน เป็นต้น

จะเห็นว่า ท่าอากาศยานทั้ง 5 แห่งที่ได้รับการคัดเลือกนี้ ส่วนแต่เป็นท่าอากาศยานในเอเชีย แต่กลับไม่มีชื่อท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของไทย ซึ่งในขณะนี้ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่อันดับประมาณที่ 40 จากจำนวนท่าอากาศยาน 90 แห่งทั่วโลก ดังนั้น ท่าอากาศยานเหล่านี้ คือ คู่แข่งที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะ ท่าอากาศยานของมาเลเซีย และของสิงคโปร์ ก็ได้รับอันดับ 2 และ 3 ซึ่งเป็นท่าอากาศยานในภูมิภาคเดียวกับไทย ดังนั้น จึงจำเป็นอย่างยิ่งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องรีบดำเนินการพัฒนาและแก้ไขจุดบกพร่องต่างๆ เพื่อช่วงชิงความเป็นอันดับการบินของภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม ทอท. ก็เตรียมที่จะยกอันดับสนามบินสุวรรณภูมิให้เป็นท่าอากาศยาน 1 ใน 10 ของโลกในปี 2552 โดยในปี 2551 นี้จะเร่งดำเนินการปรับปรุงกลยุทธ์ 5 ด้านก่อนที่จะส่งเข้าประกวด โดยกลยุทธ์ทั้ง 5 ด้านนั้น ประกอบด้วย

1. ด้านความปลอดภัย
2. ด้านการบริการ
3. ด้านสิ่งแวดล้อมสัมพันธ์
4. ด้านเทคโนโลยี และ
5. ด้านการพัฒนาบุคลากร

ทอท. คาดว่าจะใช้งบประมาณดำเนินการกว่า 300 ล้านบาท โดยขณะนี้ยังอยู่ระหว่างพิจารณาเพื่อเข้าแข่งขัน

จะเห็นว่า ในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของ ทอท. ในครั้งนี้ มีประเด็นในเรื่องการพัฒนาบุคลากรด้านการบินรวมอยู่ด้วย ซึ่งนับเป็นโอกาสอันดีที่ ทอท. ให้ความสำคัญกับเรื่องการพัฒนาบุคลากร โดย สบพ. ก็ควรที่จะพิจารณานำเสนอหลักสูตรในส่วนที่เกี่ยวข้องกับด้านท่าอากาศยาน โดยเฉพาะในเรื่อง safety and security ให้แก่ ทอท. โดยด่วน เนื่องจากกลยุทธ์ที่จะดำเนินการนี้ จะต้องให้ทันปี 2552

สำหรับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของไทยนั้น จนถึงขณะนี้ ก็ยังคงมีปัญหาเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งยังไม่สามารถแก้ไขและดำเนินการอย่างเรียบร้อย คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (เอโอซี) ให้ความเห็นว่า ขณะนี้ ปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีมากขึ้นกว่าในอดีต ทั้งเรื่องภายในสนามบิน, เครื่องบิน, ผู้โดยสาร, สัมภาระ และสินค้า (คาโก้) ซึ่งควรที่จะได้รับการแก้ไขโดยด่วน โดยสมควรจัดให้เป็นระดับวาระแห่งชาติ เพื่อเห็นผลโดยเร็ว

ความก้าวหน้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในขณะนี้ ได้ปิดทางวิ่งฝั่งตะวันออก เพื่อทำการซ่อมแซมพื้นผิวส่วนที่ชำรุดเสียหาย ที่อยู่บริเวณกึ่งกลางของทางวิ่ง ช่วงบริเวณทางขับ B3 - B5 มีความยาวประมาณ 600 เมตร จึงทำให้ต้องมีการปิดพื้นที่ใช้งานทางวิ่งฝั่งดังกล่าวเป็นระยะทางประมาณ 2,000 เมตร เป็นเวลา 50 วัน เริ่มตั้งแต่ 18 ก.พ. - 7 เม.ย. 51

นโยบายของกระทรวงคมนาคม ภายใต้การกำกับดูแลของนายสนธิ พร้อมพัฒน์ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม จะให้ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานเดี่ยว (Single Airport) ส่วนท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ขณะนี้ ทอท. กำลังรอผลสรุปการศึกษาจากองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ไอซีเอโอ) ถึงความเหมาะสมของการใช้ประโยชน์ของท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดว่าจะผลการศึกษาจะสรุปได้ 2-3 เดือน รวมถึงแผนการขยายเฟส 2 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิว่า จะสามารถรองรับจำนวนผู้โดยสารได้เต็มศักยภาพหรือไม่

ดังนั้น นโยบายเร่งด่วนในระยะแรก ตามที่ ทอท. เสนอ คค. ซึ่งจะต้องเร่งรัดให้ ทอท. ขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในระยะที่ 2 ในวงเงินประมาณ 50,000-60,000 ล้านบาท โดยแผนเบื้องต้นจะมีการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งที่ 2 ซึ่งเป็นอาคารเทียบเครื่องบินกลาง รองรับเครื่องบินได้ 30 ลำ มูลค่าประมาณ

3 หมื่นล้านบาท และการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3 เพื่อเพิ่มศักยภาพในการรองรับเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต เนื่องจากในขณะนี้ การใช้สนามบินสุวรรณภูมิถือว่าแออัดเกือบเต็มศักยภาพการรองรับผู้โดยสารที่ 45 ล้านคน/ปี ซึ่งหลังจากเปิดให้บริการแล้วพบว่า ขณะนี้ มีจำนวนผู้โดยสารถึง 43 ล้านคน

สำหรับการใช้ประโยชน์ ท่าอากาศยานดอนเมือง นั้น ในขณะนี้ มีแนวความคิดที่แตกต่างกัน 2 แนวคิด คือ

1. แนวความคิดของนายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ยืนยันให้มีสนามบินนานาชาติเพียงแห่งเดียว โดยเน้นให้ ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานในภูมิภาค ศูนย์กลางในเรื่องชิ้นส่วนอุปกรณ์อะไหล่อากาศยาน และการฝึกบินแทนการ ผลักดันให้เป็นท่าอากาศยาน เหมือนกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

2. แนวความคิดของ พลอากาศโทชนะ อยู่สภาพร กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ต้องการ ให้ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานของสายการบินต้นทุนต่ำหรือ Lowcost Airport รองรับสายการบินต้นทุนต่ำอย่างเต็มรูปแบบ ซึ่งคาดว่าจะทำให้ ทอท. มีรายได้กลับมาชดเชยต้นทุนปฏิบัติการที่ดอนเมือง ซึ่งมีปีละ 1,000 ล้านบาท จะช่วยให้รายได้เพิ่มขึ้น แก้ปัญหาขาดทุนได้ แต่หากจะให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานในภูมิภาค ศูนย์กลางในเรื่องชิ้นส่วนอุปกรณ์อะไหล่อากาศยาน และการฝึกบิน จะทำให้ได้แค่ผลตอบแทนที่เป็นรายได้คงที่ ทำให้โอกาสการเติบโตของรายได้ไม่เกิดขึ้น

แนวความคิดของ ทอท. นั้น สอดคล้องกับ เอโอซี ซึ่งสนับสนุนให้ใช้สนามบินดอนเมืองเป็นสนามบินที่ให้บริการสายการบินโลว์คอสต์เท่านั้น เพราะจะเป็นการให้บริการในเที่ยวบินแบบจุดต่อจุด ไม่เหมาะสมที่จะให้บริการในเที่ยวบินอินเตอร์ เพราะระบบการคมนาคมระหว่างทั้ง 2 สนามบินยังไม่ดีเท่าที่ควร

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบัน ประเทศสิงคโปร์ได้พัฒนาเรื่องการซ่อมบำรุงเครื่องบินจนประสบความสำเร็จ และมีศักยภาพเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานในภูมิภาคไปแล้ว

ดังนั้น นโยบายของรัฐบาลในเรื่องท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น จะต้องสรุปความชัดเจนของนโยบาย ไม่เช่นนั้น จะทำให้ประเทศไทยเสียโอกาส และเสียเปรียบประเทศเพื่อนบ้านอื่นๆ ซึ่งในประเด็นนี้ สบพ. จะต้องติดตามนโยบายที่ชัดเจนในเรื่องการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง เนื่องจากหากมีการพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานในภูมิภาคนั้น นั้นหมายความว่าบุคลากรด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน จะต้องได้รับการพัฒนาให้มีความพร้อมที่จะรองรับนโยบายดังกล่าว ทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ โดย สบพ. จะต้องเป็นหน่วยงานหลักที่รับผิดชอบดำเนินการ

สำหรับท่าอากาศยานในต่างประเทศที่น่าจับตามอง คือ ท่าอากาศยานในประเทศจีน ซึ่งมีแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว

นายดาเร็ก ซาตูบิน ประธานฝ่ายปฏิบัติการศูนย์กลางการบิน เอเชีย-แปซิฟิก (Centre for Asia Pacific Aviation : CAPA) เปิดเผยว่า ภายในอีก 2 ปีข้างหน้า (พ.ศ.2553) รัฐบาลจีนมีแผนพัฒนาการลงทุนสร้างสนามบินภายในประเทศแห่งใหม่เพิ่มมากที่สุดถึง 43 แห่ง เนื่องจากสถิติปี พ.ศ.2550 สนามบินจีนรองรับผู้โดยสารมากถึง 385 ล้านคน โดยมีเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 16 ต่อปี และแนวโน้มในปี พ.ศ. 2553 นั้น จะมีผู้โดยสารเดินทางผ่านสนามบินของจีนจำนวนมากกว่า 500 ล้านคน ดังนั้น จีนจึงต้องเร่งขยายการก่อสร้างสนามบินเพิ่มอย่างรวดเร็ว และเมื่อรวมกับจำนวนสนามบินในปัจจุบัน 199 แห่ง ในอนาคต ประเทศจีนจะมีสนามบินมากที่สุดในโลก โดยมีจำนวนถึง 242 แห่ง

แผนพัฒนาการลงทุนสร้างสนามบินแห่งใหม่เพื่อเพิ่มทางเลือกอำนวยความสะดวกการเดินทาง เชื่อมโยงระหว่างภายในประเทศและทั่วโลก แต่สิ่งที่เล็งเห็นว่าเป็นอุปสรรคสำคัญ ขณะนี้ คือ การระดม เงินกองทุน รวมทั้งข้อบกพร่องด้านการบริหารหลายส่วน ส่งผลให้สนามบินภูมิภาคแต่ละมณฑลของจีนเสีย โอกาสทางธุรกิจประสบปัญหาขาดทุน

อย่างไรก็ตาม ทางตัวแทนรัฐบาลจีนมณฑลใหญ่เคยทาบทามบริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ให้เข้าไป ทดลองร่วมบริหารสนามบินที่อยู่ระหว่างสร้างใหม่ 43 แห่ง ซึ่งขณะนี้ อยู่ในช่วงการรอความชัดเจนอีกครั้ง หลังจากจีนก่อสร้างสนามบินทั้งหมดแล้วเสร็จ และการประกาศนโยบายที่ชัดเจนสู่สาธารณะ ของรัฐบาลจีน

## ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

นโยบายในด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศยานล่าสุดของรัฐบาลชุดปัจจุบันนั้น กระทรวงพาณิชย์ ได้ เตรียมการผลักดันยุทธศาสตร์ร่วมกับกระทรวงคมนาคม ในการพัฒนาอุตสาหกรรมส่งออกและแปรรูปที่มีมูลค่า สูง เช่น สินค้าเกษตร พืช ผัก ผลไม้ ควบคู่ไปกับการผลักดันนโยบายสร้าง ศูนย์กลางการบินขนส่งสินค้าทาง อากาศระหว่างประเทศ (cargo international airport hub) เพื่อยกระดับประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางคาร์โก ครบวงจรผนวกกับยุทธศาสตร์การส่งออกสินค้าไปยังตลาดโลก โดยเสนอใช้ ท่าอากาศยานดอนเมือง นำร่อง ทำสนามบินศูนย์กลางขนส่งสินค้าคาร์โกแห่งแรก จากนั้นก็ย้ายเที่ยวบินผู้โดยสารภายในประเทศกลับไปยัง สุวรรณภูมิ รวมถึงการพัฒนาศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศแต่ละภาค โดยจะผลักดันสนามบินในประเทศที่มี ศักยภาพ ให้เป็นท่าอากาศยานเพื่อการขนส่งสินค้าทางการเกษตรและอาหาร โดยเฉพาะสนามบินอุตะเถา อำเภอสัตหีบ จ.ชลบุรี ซึ่งมีความพร้อมจะยกระดับเป็นศูนย์ขนส่งสินค้าคาร์โกเช่นเดียวกับดอนเมือง ในปัจจุบัน สนามบินทั่วประเทศมีจำนวน 36 แห่ง เป็นสนามบินนานาชาติที่อยู่ในความดูแลของ ทอท. 6 สนามบิน และ ขอ. ดูแลอีก 26 สนามบิน และสนามบินของเอกชน จึงสามารถทำสนามบินคาร์โกแต่ละภาค

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (ทาฟา) ไม่เห็นด้วยกับ แนวนโยบายของกระทรวงพาณิชย์และกระทรวงคมนาคม ที่จะผลักดันให้สนามบินดอนเมืองเป็นคาร์โก แอร์พอร์ตเต็มรูปแบบ รวมไปถึงการจัดตั้ง Perishable Center หรือศูนย์สินค้าเกษตร สำหรับควบคุมคุณภาพ สินค้าก่อนการส่งออก เพื่อขยายตลาดส่งออกสินค้าผลิตภัณฑ์ทางการเกษตรของไทย ทั้งนี้ เนื่องจากมองว่า การกระทำดังกล่าวจะส่งกระทบต่อธุรกิจส่งออกของไทยเป็นอย่างมาก ดังนี้

1. กว่าร้อยละ 70 ของการขนส่งสินค้าทางอากาศในปัจจุบัน เป็นการขนส่งที่ฝากไปกับใต้ท้อง เครื่องบินผู้โดยสาร ซึ่งสายการบินนานาชาติส่วนใหญ่จะใช้บริการอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ ดังนั้น การขนส่ง สินค้าทางอากาศกับเที่ยวบินผู้โดยสารยังคงไม่สามารถแยกออกจากกันได้เด็ดขาด
2. แม้รัฐบาลจะย้ายเที่ยวบินโลว์คอสต์ แอร์ไลน์มาใช้บริการที่ดอนเมือง แต่ดีมานด์ของเที่ยวบินก็ ยังไม่เพียงพอสำหรับการรองรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ และเที่ยวบินส่วนใหญ่ก็จะเป็นเส้นทางบินใน เอเชีย ซึ่งการส่งออกทางอากาศของไทยในเอเชียจะมีไม่มากนัก เพราะส่วนใหญ่จะเป็นการส่งออกไปยังยุโรป และอเมริกาเป็นหลัก ดังนั้น การขนส่งสินค้าทางอากาศกับเที่ยวบินผู้โดยสารระหว่างสนามบินสุวรรณภูมิและ ดอนเมืองก็ยังคงไม่สามารถแยกออกจากกันได้เด็ดขาดเช่นกัน
3. สำหรับอีกร้อยละ 30 ของการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น เป็นการขนส่งผ่านทางเครื่องบิน ขนส่งสินค้าหรือเฟรเตอร์ หากนำเครื่องเฟรเตอร์มาที่สนามบินดอนเมือง เพื่อการส่งออกสินค้าเกษตร ในทาง ธุรกิจนั้น เป็นไปได้ยากมาก เพราะคงไม่มีสายการบินใดนำเครื่องเฟรเตอร์มาให้บริการเพื่อมารับสินค้า โดย ไม่มีสินค้าเข้า

4. นอกจากนี้หากเอเยนต์ขนส่งสินค้าทางอากาศต้องให้บริการทั้ง 2 สนามบิน จะทำให้มีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น 2 เท่าตัว เพราะต้องมีการลงทุนคลังสินค้าของเอเยนต์ สำนักงานที่ตอนเมือง และการขนส่งสินค้าที่ต้องเคลื่อนย้ายสินค้าระหว่าง 2 สนามบิน ซึ่งค่าใช้จ่ายเหล่านี้เอเยนต์ต้องผลักภาระให้ผู้ส่งออก ซึ่งนอกจากจะไม่เกิดความสะดวกในการส่งออกแล้ว ยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนด้านโลจิสติกส์ที่เพิ่มขึ้นรวมกว่าร้อยละ 50

ส่วนอีกหนึ่งกลยุทธ์ที่เตรียมการไว้ คือ การจัดตั้ง **สายการบินขนส่งสินค้าแห่งชาติ (cargo international airline)** โดยในเบื้องต้นจะมีการหารือกับ บกท. จัดตั้ง คาร์โกแอร์ไลน์แห่งชาติสายที่ 2 ว่ามีความพร้อมในเรื่องของการจัดหาเครื่องบินสำหรับการขนส่งสินค้าหรือไม่ และหาก บกท. ไม่มีความพร้อมจะหารือกับสายการบินต้นทุนต่ำ หากทั้ง 2 กลุ่มไม่สามารถทำได้ อาจจะเสนอ รัฐบาลเปิดทางให้กลุ่มทุนจากสาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย หรือประเทศอื่นๆ ที่สนใจเข้ามาลงทุนเปิดคาร์โกแอร์ไลน์ในไทย ส่วนการหาตลาดส่งออกเป็นหน้าที่ของกรมส่งเสริมการส่งออก

ในมุมมองของสายการบินไทยนั้น เห็นด้วยกับนโยบายของรัฐบาลใหม่ที่จะหันมาเน้นการขนส่งสินค้าทางอากาศให้มากขึ้นเพื่อส่งเสริมการพัฒนาโครงข่ายระบบขนส่ง หรือ โลจิสติกส์ ของประเทศ แต่ทั้งนี้ รัฐบาลจะต้องเร่งรัดสร้างองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น ระบบขนส่งทางถนนและระบบราง เพื่อให้สอดคล้องกับการเพิ่มปริมาณขนส่งทางอากาศที่จะเพิ่มขึ้นด้วย

อย่างไรก็ตาม สายการบิน วัน ทู โก ก็เตรียมที่จะให้บริการด้านการขนส่งสินค้าในธุรกิจฟิเตอร์ หรือ การขนส่งสินค้าทางอากาศแบบครบวงจร ดังนั้น สายการบินวันทูโกอาจเป็นทางเลือกหนึ่งในการจัดตั้งสายการบินคาร์โก

## ด้านอื่นๆ

ขอ. ได้ออกระเบียบกรมการขนส่งทางอากาศว่าด้วยความสามารถทางภาษาที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางวิทยุของผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ พ.ศ. 2551 (ICAO Language Proficiency Requirements) ประกาศ ณ วันที่ 20 กุมภาพันธ์ 2551 ซึ่งกำหนดให้ ตั้งแต่วันที่ 5 มีนาคม พ.ศ. 2553 เป็นต้นไป ผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ จะต้องยื่นหลักฐานแสดงผลการทดสอบความสามารถทางภาษาที่ใช้ในการติดต่อสื่อสารทางวิทยุ จากศูนย์ทดสอบภาษาผู้ถือใบอนุญาตผู้ประจำหน้าที่ของ ขอ. หรือจากสถาบัน/หรือหน่วยงานที่ ขอ. กำหนด **ซึ่งเลื่อนกำหนดจากเดิม ในวันที่ 5 มีนาคม 2551 ออกไปอีก 2 ปี เป็นวันที่ 5 มีนาคม 2553** โดยเงื่อนไขโดยทั่วไปนั้น ไม่แตกต่างจากเดิมนัก

สำหรับในช่วงเดือนกุมภาพันธ์นี้ แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยยังมีแนวโน้มไปในทิศทางที่ดี ดังจะเห็นได้จากแนวโน้มอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ทั้ง in-bound และ outbound ที่เป็นไปในทิศทางบวก อันเป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน

อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ สายการบินต่างๆ ของไทยต่างก็มีการเตรียมพร้อมสำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบิน จะเห็นว่า สายการบินต้นทุนต่ำเริ่มขยายไลน์ธุรกิจออกไป เนื่องจากอัตราการแข่งขันของธุรกิจนี้ มีสูงมาก สายการบินจึงเริ่มจับธุรกิจอื่นที่เกี่ยวข้อง

ปัจจัยในเชิงลบของอุตสาหกรรมการบินของไทยที่ชัดเจนในปัจจุบัน คือ เรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นสูง และเรื่องความไม่แน่นอนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง

สำหรับในปีนี้จะเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยให้ความสำคัญกับเรื่องการพัฒนาบุคลากรด้านการบินมากขึ้น ดังจะเห็นได้จาก แผนงานการดำเนินงานในปี 2551 ซึ่งจะมีเรื่องของการพัฒนาบุคลากรต่างๆ อย่างชัดเจน ทั้งในเรื่องการเตรียมบุคลากรสำหรับการขยายงานในอนาคต และ การพัฒนาบุคลากรปัจจุบันให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น สบพ. จึงควรสร้างพันธมิตรทางธุรกิจในการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และพัฒนาการฝึกอบรมตามที่หน่วยงานด้านการบินต้องการ เช่นเดียวกับในเรื่อง ICAO Language Proficiency Requirements ซึ่งล่าสุด ได้เลื่อนกำหนดการบังคับใช้ออกไป จากเดิมวันที่ 5 มีนาคม 2551 ไปเป็น 5 มีนาคม 2553 สบพ. ควรพิจารณากำหนดบทบาทของ สบพ. ในประเด็นนี้ ซึ่งหาก สบพ. สามารถมีบทบาทในลักษณะการเป็นศูนย์ทดสอบฯ ให้กับ ขอ. ก็จะเป็นจุดแข็งของ สบพ. อย่างไรก็ตาม สบพ. ต้องรีบดำเนินการโดยด่วน

\*\*\*\*\*

แผนวิจัยและพัฒนา  
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน