

ในช่วงเดือนมีนาคม 2551 นี้ อุตสาหกรรมการบินของไทยยังคงต้องเผชิญกับปัจจัยเชิงลบในเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะธุรกิจสายการบิน ซึ่งได้รับผลกระทบจากต้นทุนที่สูงขึ้นมากกว่าราคาน้ำมันแพง ประมาณการณตัวเลขต้นทุนนั้น จากเดิมต้นทุนในส่วนนี้คิดเป็นร้อยละ 25-35 ของต้นทุนทั้งหมด แต่ปัจจุบันเพิ่มเป็นร้อยละ 50 อย่างไรก็ตาม สายการบินต่างๆ ของไทย โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ต้องก็เตรียมวางกลยุทธ์ เพื่อเตรียมพร้อมช่วงชิงตลาดสำหรับการเดินทางในช่วงเทศกาลสงกรานต์ในช่วงเดือนเมษายนนี้ โดยส่วนใหญ่จะใช้กลยุทธ์ด้านราคาและโปรโมชั่นต่างๆ เป็นตัวแข่งขัน ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของผู้บริโภคในปัจจุบัน

ส่วนความคืบหน้าล่าสุดในเรื่องการสอบสวนกรณีเครื่องบินของสายการบินวันทูโก ประสบอุบัติเหตุเมื่อวันที่ 16 ก.ย. 2550 นั้น นายวุฒิชัย สิงห์มณี รองอธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ ในฐานะประธานคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริงอุบัติเหตุอากาศยานในราชอาณาจักร ได้เปิดเผยถึงการสอบสวนข้อเท็จจริง กรณีเครื่องบินเอ็มดี-82 ของสายการบินวันทูโก เที่ยวบินโอจี 269 ประสบอุบัติเหตุที่ท่าอากาศยานภูเก็ตเมื่อวันที่ 16 ก.ย.2550 ว่า คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการคมนาคมแห่งชาติของสหรัฐอเมริกา (NATIONAL TRANSPORT SAFETY BOARD) หรือเอ็นทีเอสบี ได้รายงานผลการตรวจสอบชิ้นส่วนสำคัญที่เกี่ยวข้องกับการบินในเครื่องบินลำดังกล่าวมาให้คณะกรรมการฯ แล้ว โดยเป็นเครื่องตรวจวัดกรณีทิศทางลมมีความแตกต่างกันเกิน 60 องศา และความเร็วลมตั้งแต่ 15-29 นอตหรือ WIND SHEAR โดยพบว่าเครื่องดังกล่าวทำงานได้ปกติ ไม่มีปัญหาแต่อย่างใด ส่วนระบบอุปกรณ์อื่นๆ เช่น ระบบคันเร่งอัตโนมัติ ระบบการควบคุมเครื่องบิน ระบบเตือนการชนพื้นดิน ซึ่งส่งไปพร้อมกันด้วยนั้น เอ็นทีเอสบียังไม่ได้ส่งรายงานผลการตรวจสอบมาให้ แต่ระบุว่าอาจไม่สามารถตรวจสอบระบบอุปกรณ์ที่เหลือได้ เพราะชิ้นส่วนได้รับความเสียหายมาจากการถูกเพลิงไหม้ อย่างไรก็ตาม คณะกรรมการจะดำเนินการสรุปข้อมูลครั้งสุดท้าย เพื่อสรุปสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และรายงานต่อปลัดกระทรวงคมนาคมต่อไป

สำหรับความก้าวหน้าด้านอุตสาหกรรมการบินของไทยในเดือนนี้ มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงมาตรการและข้อบังคับของกรมการขนส่งทางอากาศใน 2 ประเด็น คือ

1. การเตรียมยกเลิกข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 54 ซึ่งเกี่ยวกับการห้ามใช้มือถือบนเครื่องบิน โดยที่ประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบความปลอดภัยเดินอากาศ ได้รับทราบผลศึกษาการใช้โทรศัพท์มือถือขณะโดยสารเครื่องบินขององค์การบริหารการบินและอวกาศ (นาซา) และ บริษัท โบอิง จำกัด ระบุว่า การใช้โทรศัพท์มือถือไม่มีผลกระทบต่อการบิน และสามารถเปิดโทรศัพท์มือถือบนเครื่องบินได้ แต่จะห้ามใช้ ด้วยเหตุผลว่ารบกวนผู้โดยสารอื่นและผู้โดยสารไม่สนใจฟังคำแนะนำเรื่องความปลอดภัยบนเครื่องบิน ทั้งนี้ เนื่องจาก ผลศึกษาระบุว่า เทคโนโลยีการบินปัจจุบันมีการพัฒนาและทันสมัยขึ้นมาก เช่น สายไฟบนเครื่องบิน มีระบบป้องกันคลื่นรบกวน ในการนี้ ขอ. จะเสนอที่ประชุมคณะกรรมการการบินพลเรือนพิจารณาแก้ไขข้อบังคับดังกล่าว หากคณะกรรมการการบินพลเรือนเห็นชอบก็จะสามารถดำเนินการได้ทันที

2. การผ่อนคลายมาตรการจำกัดของเส้นทางบินในประเทศ ตามที่ ขอ. ได้ออกมาตรการจำกัดการนำของเหลว เจล และสเปรย์ขึ้นเครื่องบินทั้งเส้นทางบินในประเทศและเส้นทางบินต่างประเทศ ซึ่งเริ่มบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. 2550 นั้น และได้รับการร้องเรียนจากผู้โดยสาร โดยเฉพาะผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศ โดยระบุว่ามาตรการดังกล่าวก่อให้เกิดความไม่สะดวก ประกอบกับสถานการณ์ภายในประเทศไทยไม่น่าจะมีการก่อเหตุร้ายแรง

อย่างไรก็ตาม เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกแก่ผู้ใช้บริการเส้นทางบินในประเทศ และเพื่อให้สอดคล้องกับวัฒนธรรมการเดินทางของคนไทย ซึ่งนิยมซื้อของฝากนั้น **ขอ. จึงได้ผ่อนคลายมาตรการ โดยอนุญาตให้ผู้โดยสารเส้นทางบินในประเทศ สามารถนำอาหาร เช่น แกงเหียง น้ำพริกอ่อง ขึ้นเครื่องบินได้ แต่ของเหลวประเภทอื่น เช่น เครื่องดื่ม น้ำหอม หรือเจลต่างๆ จะต้องเป็นไปตามมาตรการปกติ** แต่ในส่วน of เส้นทางบินระหว่างประเทศ ยังคงบังคับใช้มาตรการนี้อย่างเคร่งครัด เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยเช่นเดียวกับประเทศอื่นทั่วโลก

ด้านธุรกิจสายการบิน

ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็ยังคงเป็นปัจจัยลบต่อธุรกิจสายการบินอย่างต่อเนื่อง โดยล่าสุดนั้นราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ส่งผลอย่างชัดเจนและเป็นรูปธรรมต่อสายการบินขนาดใหญ่อันดับ 3 ของสหรัฐอเมริกา อย่าง**สายการบินเดลต้าแอร์ไลน์** โดยในช่วง 3 เดือนที่ผ่านมา ราคาน้ำมันสูงขึ้นเกือบร้อยละ 20 ซึ่งทำให้ค่าใช้จ่ายด้านเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเกือบ 900 ล้านดอลลาร์ ทำให้เดลต้าฯ ต้องเตรียมเสนอให้พนักงานที่ไม่ใช่พนักงาน ลาออกโดยสมัครใจจำนวน 30,000 คน โดยจ่ายค่าชดเชยให้ ซึ่งจำนวนดังกล่าวคิดเป็นกว่าครึ่งหนึ่งของพนักงานทั้งหมดของเดลต้าฯ ซึ่งหากลดพนักงานลงได้ตามเป้าหมายก็จะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย 550 ล้านดอลลาร์ นอกจากนี้ จะลดการให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศลงอีกร้อยละ 5 ภายในเดือนสิงหาคม รวมแล้วทั้งปีจะทำให้มีการลดการบินลงร้อยละ 10 อย่างไรก็ตาม จะขยายการให้บริการการบินในเส้นทางระหว่างประเทศ 15% ตลอดปีนี้ เนื่องจากเป็นเส้นทางที่มีความคุ้มค่าและตลาดมีการขยายตัวสูงเป็นประวัติศาสตร์ นอกจากนี้ ยังมีกระแสการควบรวมกิจการระหว่างเดลต้าฯและนอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างเจรจา ซึ่งหากสำเร็จก็จะกลายเป็นสายการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก

สำหรับธุรกิจสายการบินของไทย แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเช่นกัน แต่ล่าสุดมีสายการบินใหม่ที่มีแนวโน้มจะเกิดขึ้นอีกถึงสามสายการบิน คือ **สายการบินแอร์ ฟินิกซ์** โดยจะเริ่มเปิดให้บริการอย่างเป็นทางการในเดือนเมษายน 2551 เพื่อรองรับช่วงเทศกาลสงกรานต์ เนื่องจากเป็นช่วงที่มีผู้โดยสารเดินทางท่องเที่ยวและเดินทางกลับบ้านเป็นจำนวนมาก

สายการบินแอร์ ฟินิกซ์ มีทุนจดทะเบียนบริษัทประมาณ 210 ล้านบาท ผู้บริหาร ได้แก่ นายจิรเดช อานุกาธรรม ประธานกรรมการบริหาร และ นายจิราทิพย์ อ่องอารีย์ CEO บริษัท แอร์ฟินิกซ์ จำกัด โดยจะให้บริการสายการบินภายในประเทศทุกระดับภายใต้คอนเซปต์ **"สายการบินท้องถิ่นสู่ท้องถิ่น"** ซึ่งจะช่วยให้ผู้โดยสารสามารถเดินทางภายในประเทศ จากหัวเมืองสู่หัวเมืองได้อย่างสะดวกรวดเร็ว ประหยัดเวลา และปลอดภัย

เครื่องบินของสายการบินแอร์ ฟินิกซ์ ได้แก่ เครื่องบินแบบ YS11 A-500 ขนาด 60 ที่นั่ง เป็นเครื่องบินใบพัด จำนวนทั้งหมด 3 ลำ และกำลังจะซื้อเพิ่มอีก 2 ลำ รวม 5 ลำ โดยกำหนดเที่ยวบินปฐมฤกษ์จากกรุงเทพฯ สู่โคราชในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่จะถึงนี้ จากนั้นจะเปิดให้บริการเที่ยวบินกรุงเทพฯ-โคราช ในช่วงเดือนเมษายนนี้ สัปดาห์ละ 3 วัน โดยระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางในเส้นทางดังกล่าว จะใช้เวลาประมาณ 40 นาที

แผนการขยายเส้นทางการบิน ว่า จะมุ่งเน้นสองภูมิภาค คือ จากอีสานไปภาคเหนือ และจากอีสานไปภาคใต้ โดยภายในเดือนเมษายนนี้ จะเริ่มบิน ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-แม่สอด สัปดาห์ละ 3 วัน และ เส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่-เชียงราย สัปดาห์ละ 4 วัน นอกจากนี้ ยังเตรียมเปิดให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์

ด้วย ขณะทีในช่วงปลายเดือนตุลาคม จะเริ่มขยายเส้นทางไปทางภาคใต้โดยเปิดเส้นทางจากกรุงเทพ-ชุมพร รวมถึง กรุงเทพ-ระนอง,หาดใหญ่,ภูเก็ต และตามหัวเมืองต่าง ๆ ด้วย

สายการบินใหม่สายที่สอง คือ **"เชียงใหม่แอร์เวย์"** ซึ่งเป็นการร่วมกันระหว่าง นายบุญเลิศ บุรณุปกรณ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท ริเวอร์ไซด์ เชียงใหม่ จำกัด และ นายทรงวิทย์ อิทธิพัฒนกุล กรรมการผู้จัดการบริษัท สแตนดาร์ด ทัวร์ จำกัด ซึ่งเป็นผู้ประกอบการธุรกิจท่องเที่ยวรายใหญ่ของจังหวัดเชียงใหม่ ได้จดทะเบียนจัดตั้งสายการบินของจังหวัดเชียงใหม่ กับกรมการขนส่งทางอากาศเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยใช้ชื่อว่า "สายการบิน เชียงใหม่แอร์เวย์" (Chiang Mai Airway) ด้วยทุนจดทะเบียนจำนวน 50 ล้านบาท

ในเบื้องต้น บริษัทฯ ได้วางแผนจะเปิดเส้นทางบินและให้บริการเส้นทางบิน จากท่าอากาศยานเชียงใหม่ ไปยังหัวเมืองสำคัญๆ ของประเทศจีน เช่น เมืองกวางโจว เมืองเซินเจิ้น และเมืองหนานหนิง โดยจะให้บริการสัปดาห์ละ 5 เที่ยวบินในระยะแรก และคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ภายในระยะเวลา 1 ปี เนื่องจากธุรกิจการบิน จะต้องมีการเตรียมความพร้อมในหลายๆ ด้าน ทั้งเรื่องเครื่องบิน, การบริการภาคพื้นที, ตลอดจนถึงเรื่องการสำรองที่นั่ง การจำหน่ายบัตรโดยสาร

ในส่วนของการดำเนินการเรื่องของบุคลากรที่จะให้บริการ และระบบการจองตั๋ว นั้น ไม่มีปัญหา เนื่องจากผู้ร่วมลงทุน มีความชำนาญเรื่องการจำหน่ายบัตรโดยสาร แต่สำหรับในส่วนเรื่องของเครื่องบินที่จะนำมาให้บริการผู้โดยสารนั้น ขณะนี้ยังอยู่ในขั้นตอนของการพิจารณา โดยได้กำหนดแนวทางไว้ 2 ประการคือ แนวทางแรก เครื่องบินที่นำมาให้บริการจะเป็นการเช่าเครื่องบินจากสายการบินขนาดเล็ก ที่อยู่ในพื้นที่ หรืออาจจะร่วมทุนกับหลายสายการบินในภูมิภาคอินโดจีน เพื่อให้เกิดการใช้ประโยชน์จากเครื่องบินได้อย่างเต็มที่

แนวทางที่ 2 นั้นในเบื้องต้น ได้มีการเจรจากับสายการบินแอร์มันดาลาย (Air Mandalay) เพื่อนำเครื่องบินมาร่วมเปิดให้บริการ

ส่วนการให้บริการเส้นทางบินไปยังประเทศจีนในระยะแรกนั้น เนื่องจากเห็นว่านักท่องเที่ยวของประเทศจีน ถือว่าเป็นลูกค้ากลุ่มใหญ่ ที่นิยมเดินทางมาท่องเที่ยวยังต่างประเทศ อีกทั้งผู้ร่วมทุนยังมีความชำนาญเนื่องจากคลุกคลีกับลูกค้าชาวจีนมาเป็นเวลานาน

นอกจากนี้ ยังมีสายการบินอีกแห่งหนึ่งที่เตรียมการจะเปิดให้บริการ นั่นคือ **"บริษัทการเดินทางอากาศ"** ซึ่งอยู่ระหว่างการขอสัมปทานเส้นทางและยื่นจดทะเบียนใหม่ตั้งบริษัท ซึ่งเป็นกิจการของบริษัท เกษตรรุ่งเรืองของไทย จำกัด และทำการสำรวจเส้นทางการบินเข้าเปิดบริการ โดยจะใช้เครื่องบินของฝรั่งเศส มีวิศกร และช่างจากบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ตรวจสอบรับเครื่องบินและจะใช้แบบเครื่องบินไอพ่นที่มีความเร็วสูง

ส่วนสายการบินอีกแห่งหนึ่ง ที่มีข่าวว่าจะเปิดให้บริการเพิ่มขึ้น คือ สายการบินกระบี่แอร์ไลน์ส ล่าสุดนั้นได้เลื่อนเปิดให้บริการไปเดิมคาดว่าจะเริ่มให้บริการในเดือนเม.ย.นี้ ไปเป็นเดือนต.ค.นี้ เนื่องจากบริษัทยังอยู่ระหว่างการทำการตลาดและการจัดหาเครื่องบินเช่า โดยเน้นการขนส่งจากตลาดยุโรปและสแกนดิเนเวียมายังจังหวัดกระบี่เป็นหลัก ในระยะแรกสายการบินกระบี่ แอร์ไลน์ส จะให้บริการในลักษณะเที่ยวบินเช่าเหมาลำ ในเส้นทางกรุงเทพฯ-มวนิก-โคเปนเฮเกน เพื่อเป็นการทดสอบตลาด โดยใช้เครื่องบินโบอิง 747-300 จำนวน 1 ลำ หลังจากนั้นจะพัฒนารูปแบบการให้บริการมาเป็นเที่ยวบินแบบประจำ

เครื่องบินของสายการบินกระบี่ แอร์ไลน์ส ที่จะนำมาให้บริการจะเป็นเครื่องบิน 747-300 ทั้งหมด โดยในช่วง 3 ปีแรก จะมีเครื่องบินให้บริการ 2 ลำ ในเส้นทางดอนเมือง-กระบี่-ออสโล และดอนเมือง-กระบี่-มวนิก

หลังจากนั้นจะจัดหาเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็น 10 ลำ ในช่วงปี 2554-2556 และจะขยายจุดบินเพิ่มขึ้น เช่น ชิดนีย์ เมลเบิร์น บริสเบน นิวซีแลนด์ แวนคูเวอร์ ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก โตเกียว โอซาก้า โซล

สำหรับธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น ในปีนี้คาดว่าจะการแข่งขันจะทวีความรุนแรงมากขึ้น เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่สายการบินต้นทุนต่ำต้องใช้กลยุทธ์ด้านราคาเป็นตัวแข่งขัน จึงอาจทำให้เป็นปัจจัยในเชิงลบต่อการดำเนินธุรกิจ นอกจากนี้ ยังมีคู่แข่งเพิ่มขึ้นในตลาด โดยในเมษายนนี้ จะมีสายการบินต้นทุนต่ำ 2 สาย ได้แก่ **คิงฟิชเชอร์** จาก อินเดีย และ **โลออนแอร์** จาก อินโดนีเซีย เตรียม เข้ามาร่วมทุนกับธุรกิจคนไทยเปิดบริการสายการบินต้นทุนต่ำให้บริการระหว่างไทยไปยังเส้นทางรอบภูมิภาค อาเซียนและเอเชีย

ข้อมูลจากสมาคมท่องเที่ยวเอเชียแปซิฟิก (พาต้า) ระบุว่า ใน ค.ศ.2010 รายได้จากการท่องเที่ยวของ ภูมิภาคนี้จะเกิน 4.6 ล้านล้านดอลลาร์และมีจำนวนนักท่องเที่ยวเกือบ 463.34 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้น 7-8% โดย 2 ใน 3 ของนักท่องเที่ยวจะเป็นนักท่องเที่ยวภายในภูมิภาคนี้ด้วยกัน โดยปัจจัยหลักที่จะกระตุ้นการท่องเที่ยวใน ภูมิภาค ก็คือ การขยายตัวอย่างรวดเร็วของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งเศรษฐกิจที่เติบโตอย่างแข็งแกร่งและการที่จีนเป็นเจ้าภาพจัดกีฬาโอลิมปิก โดยสำหรับจีนแล้วคาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเข้าไปท่องเที่ยว 163.28 ล้าน คนใน ค.ศ.2010 เพิ่มจากปี 2549 ที่มีจำนวน 124.94 ล้านคน

จะเห็นว่า แนวโน้มการเดินทางท่องเที่ยว จะเป็นการเดินทางท่องเที่ยวภายในภูมิภาค ซึ่งก็เป็นผลจากการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ในขณะเดียวกัน ความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวในภูมิภาค ดังกล่าว ก็เป็นปัจจัยที่สนับสนุนให้เกิดการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ ชีค อาห์เหม็ด บิน ซาอิดอัล-มัคตูม ประธานสายการบินเอมิเรตส์ เปิดเผยว่า ปี 2551 จะเพิ่ม การลงทุนสายการบินต้นทุนต่ำ ตั้งเป้าให้บริการผู้โดยสารภายในกลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ด้วยเครื่องบิน โบอิง B737 และแอร์บัส A320 โดยจะเริ่มให้บริการประมาณพฤศจิกายนนี้ หลังจากทีสายการบินเอมิเรตส์สั่ง ฝูงบิน 23,400 ล้านเหรียญสหรัฐเตรียมนำเครื่อง 6 ลำแรกมาใช้บินราคาประหยัดรองรับการบินในประเทศ ตะวันออกกลางและเมืองที่มีการแข่งขันสูงเมืองชาร์จาห์ และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ฐานการบินของแอร์อาละเบีย ซึ่งเป็นกลุ่มโลว์คอสต์รายใหญ่ที่สุดในตะวันออกกลาง

แนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจสายการบินของไทย เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม ดังจะเห็นได้จาก แนวโน้ม การเกิดขึ้นของสายการบินแห่งใหม่อีกประมาณ 3 สายการบิน แต่ในขณะเดียวกัน ธุรกิจสายการบินของไทยก็ เริ่มมีความซับซ้อนมากขึ้น โดยจะเห็นว่า รูปแบบรวมของทั้งสามสายการบินนั้น เป็นรูปแบบของสายการบินที่ เจาะตลาดเฉพาะมากขึ้น ในลักษณะของ Niche Market ซึ่งเป็นการพัฒนาของสายการบินของไทย โดยจาก เดิมนั้น สายการบินของไทย จะเป็นรูปแบบของสายการบินปกติ จากนั้นก็เริ่มมีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้น ล่าสุดก็เริ่มพัฒนาไปสู่สายการบินที่มีความเฉพาะเจาะจงมากขึ้น ซึ่งเป็นสิ่งที่น่าสนใจและจับตามองต่อไป อย่างไรก็ตาม สำหรับ สบพ. แล้วนั้น การพัฒนาของธุรกิจสายการบินนั้น นับเป็นอีกโอกาสที่ดีหนึ่ง โดยนับเป็น ลูกคำเป้าหมายของ สบพ. ในขณะเดียวกัน ก็เป็นแหล่งงานที่สำคัญสำหรับนักศึกษาของ สบพ. ในทั้งหลักสูตร ภาควิชา และ ภาคพื้น

ด้านท่าอากาศยาน

การพัฒนาท่าอากาศยานของไทยล่าสุด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) มีแผนที่จะติดตั้งและปรับปรุงเครื่องช่วยการเดินอากาศในระบบ INSTRUMENT LANDING SYSTEM (ILS) ณ ท่าอากาศยานภูเก็ต ซึ่งจะนำข้อมูลจากระบบดาวเทียมเข้ามาช่วยเพิ่มประสิทธิภาพของเครื่องช่วยเดินอากาศ และเพิ่มความแม่นยำในการทำการบินขึ้นลงมากขึ้น ซึ่ง บวท. มีแผนที่จะติดตั้งระบบทั้งหัวและท้ายรันเวย์ จากเดิมที่มีการติดตั้งระบบดังกล่าวเพียงจุดเดียว ทั้งนี้ การพัฒนาระบบดังกล่าวเป็นไปตามเงื่อนไขขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งกำหนดให้ท่าอากาศยานต่างๆ ต้องมีระบบ ILS ซึ่งประเทศไทยจะนำร่องติดตั้งปรับปรุงที่ท่าอากาศยานภูเก็ตก่อน หลังจากนั้นจะทยอยติดตั้งที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ท่าอากาศยานกระบี่ และท่าอากาศยานเชียงใหม่ต่อไป

ในประเด็นนี้ จะเห็นว่า ในปัจจุบันมีการพัฒนาในเรื่องของ ILS ซึ่ง สบพ. ควรต้องศึกษาข้อมูลในประเด็นนี้เพิ่มเติม เพื่อติดตามความก้าวหน้าในด้านการบินที่เกิดขึ้นอย่างใกล้ชิด และพัฒนาการเรียนการสอนให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น

ส่วนประเด็นอื่นที่น่าสนใจ ก็ยังคงเป็นเรื่องของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยล่าสุดนั้น มีปัญหาเพิ่มขึ้นอีกประเด็นหนึ่ง คือ ความแออัดของจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะช่วงเวลา 06.00-09.00 น. และช่วง 16.00-17.00 น. มีจำนวนผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นจำนวนมาก ซึ่ง ทอท. จะต้องเร่งแก้ปัญหา โดยบริหารตารางเวลาการบินให้ไปลงในชวโมงนอกเหนือเวลาดังกล่าว เพื่อให้มีประสิทธิภาพในการให้บริการได้มากที่สุด

จะเห็นว่า การบริหารจัดการที่ดี เป็นปัจจัยสำคัญสำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการก้าวขึ้นเป็นฮับด้านการบินของภูมิภาค และเป็นสิ่งที่ ทอท. ต้องเร่งพัฒนา เพื่อให้สามารถแข่งขันกับท่าอากาศยานคู่แข่งในภูมิภาคนี้ได้ ซึ่งสอดคล้องกับที่ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ซึ่งได้ระบุว่าปัญหาการบริหารจัดการท่าอากาศยานถือเป็นประเด็นสำคัญอย่างมาก ซึ่งรัฐจำเป็นต้องเร่งแก้ไขปัญหาโดยด่วน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นแก่นักท่องเที่ยว นักลงทุน และผู้ที่เกี่ยวข้องต่างๆ

เช่นเดียวกับ กรณีความรวดเร็วในการต่อเครื่องบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในปัจจุบัน ทอท. ใช้ระยะเวลาในการต่อเครื่อง ประมาณ 75 นาที ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานคู่แข่งในภูมิภาคนี้ อย่างเช่น ท่าอากาศยานอินชอน ของเกาหลีใต้ และท่าอากาศยานซางฮี ของสิงคโปร์ ซึ่งใช้ระยะเวลาในการต่อเครื่องเพียง 60 นาทีเท่านั้น นั่นคือ สนามบินสุวรรณภูมิยังต้องแก้ไขปัญหาเรื่องของการจัดการให้มีความรวดเร็วเพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสารให้เดินทางไปสู่จุดหมายได้เร็วที่สุด ทั้งนี้ เนื่องจากความต้องการของผู้โดยสาร คือ ต้องการเดินทางไปถึงจุดหมายให้ได้เร็วที่สุด ดังนั้น หากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสามารถปรับปรุงระบบการจัดการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น พร้อมกับรื้อท่าตลาดตึงสายการบินต่างชาติให้เข้ามาใช้บริการ หรือตั้งสำนักงานในไทย เพื่อผลักดันไทยให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งจะส่งผลให้กลุ่มผู้ประกอบการสายการบินของไทยได้รับประโยชน์จากจำนวนผู้โดยสารที่เข้ามาใช้บริการและมีความต้องการต่อเครื่องเดินทางต่อไปยังเส้นทางบินภายในประเทศ หรือต่างประเทศที่ใช้ชั่วโมงบิน 2-3 ชั่วโมง แล้ว ก็จะสามารถส่งเสริมการเป็นฮับการบินในภูมิภาคได้

ส่วนการแก้ปัญหาระยะยาว ทอท. จะต้องดำเนินการเพื่อให้สามารถรองรับกับจำนวนผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคต ซึ่ง ล่าสุด นั้น ทอท. ได้จัดทำแผนโครงการขยายสนามบินสุวรรณภูมิระยะที่ 2 และจะนำเสนอรายละเอียดให้แก่คณะกรรมการลงทุนของ ทอท. และ คณะกรรมการ ทอท. พิจารณาเห็นชอบ โดยแบ่งเป็นการลงทุนขนาดใหญ่ 6 โครงการ การจ่ายค่าชดเชยจากผลกระทบทางเสียงรอบสนามบินให้แก่ชาวบ้าน

เพราะการสร้างรันเวย์ 3 จะทำให้พื้นที่แนวเส้นเสี่ยง บริเวณด้านทิศเหนือของสนามบินขยายวงเพิ่มขึ้น และ ภาษีมูลค่าเพิ่ม รวมมูลค่าการลงทุนกว่า 72,000 ล้านบาท ใช้เวลาก่อสร้าง 6 ปี (ปีงบประมาณ 2552-2558) โดยโครงการที่จะเปิดสัมปทานให้เอกชนเข้ามาลงทุน ประกอบไปด้วย

1. โครงการก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง ซึ่งจะสร้างเพิ่มขึ้นอีก 1 หลัง ภายในพื้นที่เขตการบิน เพื่อขยายหลุมจอดอากาศยาน
2. โครงการก่อสร้างลานจอดอากาศยานรอบอาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง เพื่อรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่อย่างแอร์บัสเอ 380 และโบอิง 747 จำนวน 28 หลุมจอด โดยจะสร้างเป็นคอนกรีตทั้งหมด ต่างจากลานจอดปัจจุบันที่ทำด้วยแอสฟัลต์ คอนกรีต ก่อให้เกิดปัญหาแตกร้าวและต้องมีการปูพื้นผิวทับใหม่ในหลายจุด
3. โครงการก่อสร้างรันเวย์ 3 ทางด้านทิศตะวันตก ซึ่งได้ถมทรายเตรียมการก่อสร้างไว้นานแล้ว โดยรันเวย์ 3 จะมีความยาว 4,000 เมตร จะใช้สำหรับให้บริการเที่ยวบินขนส่งสินค้าเป็นหลัก รวมไปถึงเที่ยวบินผู้โดยสารขนาดใหญ่
4. โครงการขยายอุโมงค์รถไฟฟ้า (เชื่อมการขนส่งผู้โดยสารและสัมภาระภายในสนามบิน) เพื่อรองรับการขนส่งผู้โดยสารจากอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินในปัจจุบัน ไปยังอาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง ซึ่งอุโมงค์นี้จะมีทั้งหมด 5 ช่อง คือ
 - ช่องที่ 1 และช่องที่ 5 จะให้รถยนต์สำหรับบริการภาคพื้นและอาคาร รینگเพื่อจะได้ไม่ต้องไปวิ่งอยู่ในลานจอดอากาศยานหรือแท็กซี่เวย์ อย่างในปัจจุบัน
 - ช่องที่ 3 ซึ่งอยู่ตรงกลาง เป็นอุโมงค์รถไฟฟ้า ข้างละ 2 ราง แล่นไป-กลับระหว่างอาคารผู้โดยสารและอาคารเทียบเครื่องบินในปัจจุบัน เพื่อเดินทางต่อไปยังอาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง ซึ่งตามแผนจะเปิดให้รถไฟฟ้าบริการเที่ยวละ 2 ขบวน รองรับผู้โดยสารได้ 200-300 คนต่อเที่ยว และออกทุก 5 นาที ภายในระยะทาง 1.5 กิโลเมตร
 - ช่องที่ 2 และช่องที่ 4 จะใช้สำหรับการวางท่อสายไฟฟ้า น้ำประปา อุปกรณ์สื่อสารต่างๆ เพื่อเชื่อมต่อจากอาคารผู้โดยสารในปัจจุบันไปยังอาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง และอีกช่องจะเป็นรางรถไฟสำหรับลำเลียงกระเป๋าผู้โดยสาร สำหรับเที่ยวบินที่ต้องไปจอดที่อาคารเทียบเครื่องบินหลังรอง
5. โครงการขยายอาคารผู้โดยสารในปัจจุบัน ในด้านตะวันออกทางฝั่งที่เป็นเที่ยวบินในประเทศ เพื่อรองรับผู้โดยสารได้จาก 45 ล้านคนเป็น 60 ล้านคนต่อปี โดยจะใช้พื้นที่บริเวณที่เป็นสวน และทบพื้นที่โครงการชิตี การ์เด้น ของบริษัท คิงเพาเวอร์ กรุ๊ปออกไป เพื่อสร้างเป็นอาคารขึ้นมามากขึ้นหนึ่งหลังเชื่อมต่อกับอาคารปัจจุบัน เพื่อเพิ่มเนื้อที่ภายในอาคารผู้โดยสารขึ้นอีก 50,000-60,000 ตารางเมตร มูลค่าการลงทุน
6. โครงการก่อสร้างอาคารจอดรถเพิ่มอีก 1 อาคาร รองรับรถยนต์ได้อีก 2,000 คัน

สำหรับท่าอากาศยานในต่างประเทศที่น่าสนใจนั้น ก็คือ ท่าอากาศยานในประเทศจีน ทั้งนี้ เนื่องจากจีนมีโครงการที่จะพัฒนาโครงสร้างพื้นฐาน โดยเฉพาะท่าอากาศยานในทั่วประเทศให้พร้อมสำหรับรองรับการขยายทางเศรษฐกิจและการเติบโตของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของจีน รวมไปถึงการรองรับการเป็นเจ้าภาพการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกที่กำลังจะเกิดขึ้นในเดือนสิงหาคม ปีนี้ โดยใน ค.ศ.2020 ทางสำนักงานบริหารการบินพลเรือนของจีนวางแผนจะก่อสร้างสนามบินใหม่อีก 100 แห่ง จากข้อมูลในปี 2549 จีนมีสนามบินแล้วทั้งสิ้น 147 แห่ง

ล่าสุดนั้น จีนได้เปิดอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานปักกิ่งอย่างเป็นทางการแล้ว ซึ่งมีมูลค่าก่อสร้าง 2,700 ล้านดอลลาร์ ตัวอาคารมีความยาวถึง 3.25 กิโลเมตร ครอบคลุมพื้นที่ประมาณ 991,000 ตารางเมตร หรือเทียบเท่ากับสนามฟุตบอล 170 สนาม สายการบินต่างๆ เริ่มใช้บริการของอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่นี้ และจะเสร็จสิ้นการย้ายสาธารณูปโภคมาให้บริการในสถานที่นี้ ราวปลายเดือน มี.ค.

เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออกกรุงปักกิ่งที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น อาคารผู้โดยสารแห่งใหม่นี้ จะช่วยบรรเทาความล่าช้าของเที่ยวบิน และการต่อแถวยาวของผู้โดยสารที่เดินทางมายัง กรุงปักกิ่ง

ได้ โดยตั้งขีดความสามารถไว้ที่ 76 ล้านคน และเมื่อเปิดให้บริการอย่างเต็มที่แล้ว ก็จะสามารถรองรับเที่ยวบินขึ้นลงในแต่ละวันได้มากถึง 1,590 เที่ยวบิน ทั้งนี้ เมื่อปีที่แล้ว สนามบินปักกิ่ง ต้องรองรับผู้โดยสารมากถึง 48 ล้านคน เหนือกว่าความสามารถที่มีอยู่เพียง 35 ล้านคนเท่านั้น นอกจากนี้ การเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกในปีนี้ ยังทำให้มีความเป็นไปได้ว่าจำนวนผู้โดยสารของสนามบินในปี 2551 จะเพิ่มขึ้นกว่า 60 ล้านคน

อย่างไรก็ตาม มีการคาดการณ์ว่า ท่าอากาศยานแห่งนี้ จะรองรับผู้โดยสารเต็มความสามารถ ภายในเวลาเพียงไม่กี่ปีเท่านั้น ซึ่งเป็นผลจากความเฟื่องฟูในการเดินทางทางอากาศ ที่เพิ่มขึ้นควบคู่ไปกับการเติบโตทางเศรษฐกิจของจีน

นอกจากนี้ จีนยังได้เปิดอาคารผู้โดยสารใหม่ พร้อมทั้งสาธารณูปโภคด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของ ท่าอากาศยานนานาชาติปู้ตง ในนครเซี่ยงไฮ้ เพื่อเป็นศูนย์กลางการพาณิชย์ของจีนและเพื่อเป็นศูนย์กลางการขนส่งสินค้าทางอากาศของเอเชียภายใน ค.ศ.2010 ทั้งนี้ เทอร์มินอลใหม่มีศักยภาพรองรับผู้โดยสารเพิ่มขึ้นกว่า 2 เท่า หรือรองรับได้ 60 ล้านคนต่อปี จากปัจจุบัน 28 ล้านคน และในส่วนของคาร์โกจะมีศักยภาพในการให้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 3.7 ล้านตันต่อปี

ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

นอกเหนือจากการพัฒนาในด้านท่าอากาศยานแล้ว ประเทศจีนยังได้พัฒนาในเรื่องการซ่อมบำรุงอากาศยานอีกด้วย ซึ่งล่าสุดนั้น บริษัทโบอิงได้เปิดกิจการดัดแปลงและซ่อมแซมเครื่องบินในเซี่ยงไฮ้ โดยได้ถือหุ้นใน บริษัทโบอิง ชั่งไห่ เอวิเอชัน เซอร์วิส ซึ่งได้ทำการซ่อมบำรุงตามกำหนดให้กับเครื่องบิน 737 ของบริษัทชั่งไห่ แอร์พอร์ต (กรุ๊ป) คอมพานี กับ ชั่งไห่ แอร์ไลน์ นับเป็นเครื่องบินลำแรกที่รับอนุญาตจากหน่วยงานของคณะกรรมการการบินแห่งชาติ ให้ซ่อมบำรุงโดยบริษัทโบอิงเซี่ยงไฮ้

บริษัทโบอิง ชั่งไห่ เอวิเอชัน เซอร์วิส จัดตั้งขึ้นเมื่อเดือนมิ.ย. 2006 หลังจากที่ได้เตรียมตัวมา 20 เดือน จึงได้กลายเป็นส่วนหนึ่งของบริษัทที่รับซ่อมและดัดแปลงเครื่องบินในการบินจีนอย่างเป็นทางการ โดยมีบริษัทโบอิง ชั่งไห่ ,บริษัทชั่งไห่ แอร์พอร์ต กับชั่งไห่ แอร์ไลน์เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ บริษัทฯ ตั้งอยู่ภายในสนามบินผู้ตงของเซี่ยงไฮ้ มีพื้นที่ทั้งสิ้น 111,645 ตารางเมตร และเมื่อสร้างโกดังเครื่องบินในเฟสแรกเสร็จ จะสามารถรองรับเครื่องบินโบอิง 747 หรือโบอิง 777 ได้ครั้งละ 2 ลำ และเมื่อการก่อสร้างในเฟส 2 เสร็จสิ้น จะสามารถรองรับโบอิง 747 หรือ 777 ได้ครั้งละ 4 ลำ ซึ่งในเฟสแรกได้เริ่มต้นก่อสร้างไปตั้งแต่เดือนม.ค. และจะแล้วเสร็จในราวเดือนเม.ย. ส่วนเฟสที่ 2 จะเสร็จในปี 2010

ด้านอื่นๆ

สถาบันการศึกษาที่เปิดสอนในหลักสูตรด้านการบินนั้น มีเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งแห่ง คือ มหาวิทยาลัยแม่ฟ้าหลวง (มฟล.) จ.เชียงราย เนื่องจาก มฟล. เล็งเห็นว่า ในปัจจุบันธุรกิจการบินของประเทศไทยและอนุภูมิภาคสุ่มแม่น้ำโขง และกลุ่มตะวันออกกลาง เติบโตรวดเร็วมาก จึงจะทำให้เกิดการขาดแคลนบุคลากรใน

อีก 3 ปีข้างหน้านับหมื่นคน มพล. จึงได้เปิดหลักสูตรการจัดการธุรกิจการบินขึ้นในปีการศึกษา 2551 โดยรับ นักศึกษารุ่นแรก จำนวน 70 คน หลักสูตร 4 ปี โดยจะเน้นการสร้างนักศึกษาให้มีคุณภาพสามารถปฏิบัติงานได้ กับธุรกิจการบินทั่วโลก ทั้งภาคพื้นดินและบนอากาศ ซึ่งธุรกิจนี้มีมูลค่ากว่าหลายหมื่นล้านบาท โดย มพล. ได้ขอความร่วมมือไปยัง บกท. ทอท. รวมทั้งสายการบินอื่นๆ ด้วย

ในปัจจุบัน ในยุคที่การฝึกอบรมด้านการบินมีการแข่งขันกันอย่างเสรีมากขึ้น จะเห็นว่าในปัจจุบัน สถาบันการศึกษาหลายแห่งเปิดการเรียนการสอนในหลักสูตรด้านการบิน ทั้ง ม.จุฬาฯ ม.เกษตรศาสตร์ เป็นต้น โดยล่าสุด ก็คือ มพล. นี้ ซึ่งสถาบันการศึกษาต่างๆ เหล่านี้ ถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญของ สบพ. ดังนั้น การที่ สบพ. จะสามารถดำเนินธุรกิจไปได้นั้น **สบพ. จะต้องรักษาและเพิ่มคุณภาพการศึกษาและการฝึกอบรมให้ เป็นไปตามมาตรฐานสากล** เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ ท่ามกลางสภาวะการแข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้นในปัจจุบัน ในขณะเดียวกัน การสร้างพันธมิตรเชิงธุรกิจก็เป็นสิ่งสำคัญ ซึ่งหาก สบพ. สามารถสร้างเครือข่ายพันธมิตรในกลุ่มของ สถาบันการศึกษาเหล่านี้ได้ ก็จะเป็นประโยชน์ในการดำเนินงานจัดการศึกษาและอบรมของ สบพ. ต่อไป

แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน