

ในช่วงเดือนเมษายน 2551 นี้ เป็นช่วงที่กระแสเกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบินเริ่มปรากฏให้เห็นชัดเจนมากขึ้น เริ่มต้นจาก การประชุมว่าด้วยโลกร้อนของสหประชาชาติ ซึ่งจัดขึ้นที่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2551 โดยมีผู้แทนจากรัฐบาล 163 ชาติเข้าร่วมการประชุม เพื่อจัดทำข้อตกลงว่าด้วยโลกร้อนฉบับใหม่ หลังจากที่พิธีสารเกียวโตจะสิ้นสุดลงในปี ค.ศ. 2010 โดยผู้แทนสหภาพยุโรป (EU) ได้เสนอต่อที่ประชุมให้รัฐบาลทั่วโลกเพิ่มเนื้อหาในสนธิสัญญาว่าด้วยโลกร้อนฉบับใหม่นี้ ให้มีการกำหนดให้ลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกจากอุตสาหกรรมการเดินเรือและการบินด้วย นอกเหนือจากการปล่อยก๊าซจากโรงผลิตพลังงานและการเกษตร นอกจากนี้ EU ยังได้เตรียมการเพื่อให้มีการลดเที่ยวบินพลเรือนที่มีต้นทางและปลายทางจากยุโรป ในขณะที่ ประเทศสหรัฐอเมริกาและประเทศอื่นๆ เห็นว่าแผนการนี้ ถือว่าผิดกฎการบินสากล

อย่างไรก็ตาม ศูนย์กลางการบินเอเชียแปซิฟิก (Centre for Asia Pacific Aviation: CAPA) ได้ระบุถึงผลการวิจัยของ KPMG 2008 ซึ่งพบว่า อุตสาหกรรมขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยวกำลังเผชิญปัญหาแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกอย่างรุนแรง ทั้งปัญหาโลกร้อน ราคาน้ำมัน และนวัตกรรมใหม่ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยว สภาพแวดล้อม และสิ่งมีชีวิต อย่างไรก็ตาม เมื่อแบ่งประเภทธุรกิจตามความเสี่ยง จะแบ่งได้เป็น 3 โซน คือ

- 1) red zone หรือโซนอันตราย 6 กลุ่ม ได้แก่ การขนส่ง การท่องเที่ยว การบิน ธุรกิจสุขภาพ กลุ่มการเงิน น้ำมันและก๊าซ
- 2) middle of the road หรือโซนสายกลาง 8 กลุ่ม ได้แก่ โรงงานอุตสาหกรรม ร้านค้าปลีก อสังหาริมทรัพย์ ฟาร์มาซี ชิ้นส่วนรถยนต์ ประกันภัย ชิ้นส่วนก่อสร้าง โลหะผสม การบริการสาธารณะ
- 3) save heaven หรือโซนหลบภัย 3 กลุ่ม ได้แก่ โทรคมนาคม อาหารและเครื่องดื่ม เคมีต่างๆ

จะเห็นว่า ในโซนอันตรายนั้น ประกอบด้วย อุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินทั้งสิ้น นั่นคือ หลายฝ่าย โดยเฉพาะอย่างยิ่งประเทศยุโรป ได้ตระหนักถึงผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นต่อโลกจากอุตสาหกรรมการบิน ตัวอย่างเช่น บิชอฟ ออฟ ลอนดอน ที่ได้ออกมารณรงค์ให้นักท่องเที่ยวยุโรปหันมาเดินทางท่องเที่ยวในประเทศและประเทศใกล้เคียง แทนการท่องเที่ยวข้ามทวีป เนื่องจากเป็นกังวลต่อการบินและท่องเที่ยว ซึ่งเป็นต้นเหตุแพร่กระจายก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ หรือ การที่ **สภาที่ปรึกษาด้านวิจัยการบินในยุโรป (ACARE)** ได้วางเป้าหมายจะลดปริมาณ CO2 อีก ร้อยละ 50 จากปัจจุบัน และลดก๊าซไนโตรเจนออกไซด์อีก ร้อยละ 80 ภายในปี 2563 ผลกระทบดังกล่าวได้ย้อนกลับมายังอุตสาหกรรมการบิน ดังนั้น แนวโน้มอุตสาหกรรมท่องเที่ยวและการบิน จึงจะต้องได้รับการพัฒนาเข้าสู่บริการเชิงรุก และปรับตัวตามแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของโลกยุคใหม่

นอกเหนือจากการประชุมว่าด้วยโลกร้อนของสหประชาชาติแล้ว เมื่อวันที่ 29-30 เมษายน ยังได้มีการประชุมสมาคมท่องเที่ยวเอเชียแปซิฟิก PATA CEO CHALLENGE 2008 ซึ่งจัดขึ้นในประเทศไทย เพื่อระดมความคิดเห็นของซีอีโอทั่วโลกและผู้เชี่ยวชาญด้านการท่องเที่ยว และนำเสนออนาคตแผนแม่บทการท่องเที่ยวเพื่อการจัดการใหม่ของแต่ละประเทศ พร้อมทั้งเพื่อปรับและกำหนดทิศทางให้สอดคล้องกับแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทั่วโลก โดยซีอีโอกลุ่มอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวโลกจะนำเสนอแนวทางวางแผนแม่บท หัวข้อ **Confronting Climate Change** เพื่อพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบินเข้าสู่บริการเชิงรุกตามแนวโน้มของโลกยุคใหม่ต่อไปอีกด้วย

ความเคลื่อนไหวประการสุดท้ายในเรื่องกระแสสิ่งแวดล้อมในอุตสาหกรรมการบินนี้ ล่าสุดนั้น บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ของโลกทั้งสองราย ได้แก่ โบอิงและแอร์บัส ได้ร่วมมือกันเพื่อลดผลกระทบของธุรกิจการบินที่มีต่อสภาพสิ่งแวดล้อม ด้วยการเพิ่มประสิทธิภาพของธุรกิจการบินและลดปัญหาการจราจรทางอากาศคับคั่ง โดย สก็อตต์ คาร์สัน ประธานและซีอีโอ โบอิงคอมเมอร์เชียลแอร์เพลนส์กรุป และ ทอม เอนเดอร์ ประธานและซีอีโอ แอร์บัส ได้ลงนามในสัญญาร่วมกันในระหว่างการประชุมสุดยอดการบินและสิ่งแวดล้อมครั้งที่ 3 ซึ่งจัดขึ้นที่นครเจนีวา ประเทศสวิตเซอร์แลนด์ ทั้งนี้ การร่วมมือกันดังกล่าว จะทำให้บรรลุเป้าหมายและสร้างประโยชน์ได้รวดเร็วขึ้น

เทคโนโลยีและนวัตกรรม นับเป็นปัจจัยสำคัญในการลดผลกระทบของธุรกิจการบินที่มีต่อสิ่งแวดล้อม โดยจะต้องมีการเพิ่มประสิทธิภาพของธุรกิจการบิน ไปพร้อมๆ กับการให้ความสำคัญกับทั้งเรื่องสิ่งแวดล้อมและความปลอดภัย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยที่ช่วยให้ธุรกิจการบินเพิ่มความสามารถในการจัดการสิ่งแวดล้อม จากความร่วมมือระหว่างแอร์บัสและโบอิง ประกอบด้วย 3 ปัจจัย คือ

1. การช่วยให้ธุรกิจการบินและรัฐบาลประเทศต่างๆ สามารถเลือกวิธีที่ตรงจุดในการปรับปรุงระบบบริหารจัดการจราจรทางอากาศให้ทันสมัย
2. การแข่งขัน เพื่อกระตุ้นให้เกิดโครงการพัฒนาเครื่องบินรุ่นใหม่ เช่น แอร์บัส A380 และโบอิง 787 ซึ่งสำคัญยิ่งต่อความก้าวหน้าด้านสิ่งแวดล้อมและเทคโนโลยี
3. การสนับสนุนให้อุตสาหกรรมการบินปรับจุดยืนด้านสิ่งแวดล้อมให้เหมาะสม

อย่างไรก็ตาม ในช่วง 40 ปีที่ผ่านมา อุตสาหกรรมการบินได้ปรับปรุงเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น โดยได้ลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ (CO₂) ลงถึง ร้อยละ 70 ลดระดับเสียงรบกวนลง ร้อยละ 90 และลดปริมาณสารไฮโดรคาร์บอนที่เผาไหม้ไม่หมดได้ถึง ร้อยละ 90

จากเป้าหมายที่ **ACARE** ได้ตั้งไว้ เพื่อจะลดปริมาณ CO₂ อีกร้อยละ 50 จากปัจจุบัน และลดก๊าซไนโตรเจนออกไซด์อีก ร้อยละ 80 ภายในปี 2563 การพัฒนาระบบบริหารการจราจรทางอากาศที่ทันสมัย จะช่วยให้บรรลุเป้าหมายดังกล่าวได้ โดยการปรับปรุงระบบการขนส่งทางอากาศทั่วโลก จะช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการกำหนดเส้นทางบิน การบริหารเครื่องบินเข้า และควบคุมความเร็วได้ดีขึ้น ซึ่งช่วยประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และลดปริมาณการปล่อยไอเสียที่เกิดจากการที่เครื่องบินเข้าออกไม่ตรงตามกำหนด ส่วนการปรับปรุงระบบบริหารการจราจรทางอากาศเป็นวิธีช่วยลดปริมาณการปล่อย CO₂ ได้ดีและเห็นผลได้เร็วที่สุด

ด้านธุรกิจสายการบิน

สถานะน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องยังคงเป็นปัจจัยในทางลบที่มีผลต่อธุรกิจสายการบินทั่วโลกในปัจจุบัน จากข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ระบุว่า ปีนี้ค่าเชื้อเพลิงเครื่องบินได้ปรับเพิ่มขึ้นไปแล้วถึงร้อยละ 62 ซึ่งในปัจจุบันราคาอยู่ที่ประมาณ 300 ยูโรเซ็นต์ต่อแกลลอน ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินต้องประสบกับปัญหาอย่างหนัก โดยล่าสุดนั้น สายการบินในสหรัฐอเมริกาประกาศปิดกิจการไปแล้ว 3 สายการบิน คือ เอทีเอ แอร์ไลน์, อีโลฮา แอร์กรุป และ สกายบัส แอร์ไลน์ โดย แชมเปียน แอร์ ซึ่งเป็นสายการบินเช่าเหมาลำ ก็ประกาศจะหยุดให้บริการในวันที่ 31 พ.ค. 2551 ตามมาเป็นสายการบินที่ 4 รวมทั้ง สายการบินต้นทุนต่ำ โอเอซิส ของฮ่องกง ก็ได้ประกาศปิดกิจการกะทันหัน เพื่อพักชำระหนี้ เช่นกัน

นอกจากนี้ ผลกระทบของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงดังกล่าว ยังส่งผลให้เกิดการควบรวมกิจการของสายการบินด้วย ซึ่งล่าสุด ได้แก่ **สายการบินเดลต้าแอร์ไลน์** ซึ่งได้ควบรวมกิจการเข้ากับ **สายการบินนอร์ธเวสต์** หลังจาก ที่สายการบินเดลต้าแอร์ไลน์ ได้ลดจำนวนพนักงานลงไปถึงร้อยละ 50 เพื่อลดค่าใช้จ่าย อันเป็นผลจากราคา น้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับสูงขึ้น และภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว

การควบรวมกิจการดังกล่าว จะนำไปสู่การตั้งสายการบินใหม่ในชื่อ **เดลตา** ซึ่งนับเป็นสายการบินแห่งใหม่ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก และจะกลายเป็นสายการบินที่มีเส้นทางบินมากที่สุดในโลก โดยจะเพิ่มเส้นทางทั้งในสหรัฐและเส้นทางระหว่างประเทศมากขึ้น และจะไม่ลดเส้นทางเดิมที่เคยบิน ด้วยจำนวนเครื่องบินราว 800 ลำ

ธุรกิจการบินในช่วงนี้ เริ่มมีกระแสการควบรวมกิจการของธุรกิจสายการบินเกิดขึ้น ซึ่งสาเหตุประการหลักมาจาก ต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา รวมถึงภาวะการแข่งขันที่สูงขึ้น ทำให้สายการบินไม่สามารถรับภาระการขาดทุนที่เกิดขึ้นได้ ดังนั้น การควบรวมกิจการจึงถือเป็นทางรอดทางหนึ่ง ของธุรกิจสายการบินและเป็นการสร้างความเข้มแข็งให้แก่ธุรกิจ โดยเฉพาะในเวลาที่ภาวะความต้องการ การโดยสารเครื่องบิน มีน้อยกว่าจำนวนสายการบินที่ให้บริการอยู่ แต่ในขณะเดียวกัน การควบรวมกิจการนี้เอง ก็อาจจะส่งผลทำให้ราคาตั๋วเครื่องบินแพงขึ้นในระยะเวลาที่เร็วขึ้น เนื่องจากการควบรวมกิจการที่เกิดขึ้น จะช่วยลดจำนวนคู่แข่งลงมา สายการบินก็จะมีจำนวนน้อย ทำให้สายการบินมีอำนาจในการกำหนดราคาตั๋วโดยสาร เพิ่มขึ้น และอาจเกิดการผูกขาดในตลาดขึ้นได้

สำหรับในประเทศไทยนั้น ธุรกิจสายการบินของไทยต่างก็ประสบปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องเช่นกัน แต่ก็ยังไม่มีการปิดกิจการหรือการควบรวมกิจการเกิดขึ้น โดยสายการบินได้มีกลยุทธ์ในการปรับตัวเพื่อให้สามารถอยู่รอดในสถานการณ์เช่นนี้ เช่น การปรับแนวทางธุรกิจ โดยทำกิจกรรมเพื่อกระตุ้นแบรนด์ของอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มยอดผู้ใช้บริการ เช่นที่สายการบินต้นทุนต่ำนิยมกระทำ หรือการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน เพื่อชดเชยภาระต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งล่าสุด **การบินไทย** ก็ได้ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันในทุกเส้นทางบินทั้งในประเทศและต่างประเทศ โดยในประเทศจะปรับขึ้นเส้นทางละ 100 บาท จากเดิม 650 บาท เป็น 750 บาท ยกเว้นเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ที่เก็บอยู่ในอัตราปัจจุบัน 300 บาท ส่วนเส้นทางบินในต่างประเทศจะเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มทุกเส้นทางบินเฉลี่ยร้อยละ 20 ของราคาเดิมที่เคยจัดเก็บ รวมถึงการเก็บค่าธรรมเนียมค่าสัมภาระใต้ท้องเครื่องใบละ 50 บาทแทนการขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน ซึ่งล่าสุด สายการบินไทยแอร์เอเชีย ก็ได้ประกาศนโยบายคิดค่าสัมภาระที่จ้องผ่านอินเทอร์เน็ตใบละ 30 บาท แต่ถ้าสัมภาระที่สนามบินคิด 50 บาทต่อผู้โดยสาร 1 คน ทั้งนี้ ต้องมีสัมภาระไม่เกิน 3 ใบ ทั้งเส้นทางบินในและนอกประเทศ ซึ่งวิธีการนี้ สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ส ได้นำมาใช้และประสบความสำเร็จ

ส่วนความคืบหน้าล่าสุดสำหรับสองสายการบินแห่งใหม่ของไทยที่กำลังจะเปิดให้บริการ ซึ่งได้สายการบิน แอร์ ฟินิกซ์ และ สายการบินเชียงใหม่แอร์เวย์ มีดังนี้

สายการบิน แอร์ ฟินิกซ์ ซึ่งเป็นสายการบินท้องถิ่น หรือ Local Airlines ได้ทำการบินเที่ยวบินพิเศษปฐมฤกษ์เส้นทางกรุงเทพฯ-นครราชสีมา มายังท่าอากาศยานนครราชสีมา เมื่อวันที่ 23 เมษายนที่ผ่านมา โดยหลังจากเปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์แล้ว สายการบิน แอร์ ฟินิกซ์ จะเปิดให้บริการเต็มรูปแบบ ในเส้นทาง นครราชสีมา-กรุงเทพฯ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม เป็นต้นไป วันละ 1 เที่ยวบิน ก่อนจะขยายเพิ่มเป็น 2 เที่ยวบินต่อวันในเดือนมิถุนายน จากนั้นอีก 2-3 เดือน จะขยายเส้นทางการบิน กรุงเทพฯ- นครราชสีมาไปยัง จ. เชียงราย

สำหรับอัตราค่าโดยสาร ซึ่งเป็นราคาที่รวมค่าประกันและภาษีมูลค่าเพิ่มแล้ว ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ซึ่งใช้ระยะเวลาเดินทาง 45 นาที เป็นเงิน 1,500 บาท/ที่นั่ง ส่วน นครราชสีมา-เชียงราย ซึ่งใช้

ระยะเวลาเดินทางประมาณ 1.45 ชั่วโมง อัตราค่าโดยสารอยู่ที่ 2,500 บาท/ที่นั่ง

เครื่องบินที่บริษัท แอร์ฟินิกซ์ นำมาให้บริการ เป็นเครื่องบินรุ่น YS 11 A-500 ขนาด 60 ที่นั่ง นำเข้าจากประเทศญี่ปุ่น จำนวนทั้งหมด 3 ลำ โดยจะทำการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ – นครราชสีมา-เชียงราย รวมทั้ง กรุงเทพฯ – เพชรบูรณ์, กรุงเทพฯ-แม่สอด และ กรุงเทพฯ-นครราชสีมา โดยบริษัท มีแผนที่จะซื้อเครื่องบินเข้ามาเพิ่มอีก 1 ลำ เพื่อนำมาประจำอยู่ที่ท่าอากาศยานนครราชสีมา

ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เพชรบูรณ์ นั้น หลังจากได้ศึกษาตลาด และเส้นทางการบินของจังหวัดเพชรบูรณ์ แล้ว สายการบินแอร์ฟินิกซ์ คาดว่าจะสามารถเปิดเที่ยวบินได้ภายในเดือนพฤษภาคม 2551 นี้ โดยจะใช้เครื่องบินขนาด 64 ที่นั่งมาทำการบิน ในช่วงวันศุกร์ เสาร์ อาทิตย์ และวันจันทร์ โดยจะให้บริการจำหน่ายตั๋วโดยสารทางอินเทอร์เน็ตเป็นหลัก

ส่วน สายการบินเชียงใหม่แอร์เวย์ ลำสุดท้าย ได้ทำการเช่าเครื่องบิน โบอิง 737 จำนวน 4 ลำ เตรียมนำมาใช้ให้บริการในเส้นทางบินจากเชียงใหม่ ไปยังหัวเมืองสำคัญๆ ของประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน เช่น ปักกิ่ง เชียงไฮ่ และคุนหมิง โดยคาดว่า เชียงใหม่แอร์เวย์จะเปิดให้บริการได้ในไตรมาสที่สามของปีนี้เป็นอย่างรวดเร็ว เพราะเป็นช่วงไฮซีซั่น ที่มีนักท่องเที่ยวเข้ามาจังหวัดเชียงใหม่เป็นจำนวนมาก ซึ่งจะสามารถทำตลาดได้เร็วขึ้น

ในขณะที่ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ ได้เตรียมการศึกษาข้อมูลและเจรจาเปิดเส้นทางใหม่ กรุงเทพฯ-มาเก๊า ประมาณพฤษภาคมหรือมิถุนายนปีนี้ บิน 1 เที่ยวบิน/วัน ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับเครื่องบินแอร์บัสที่จะทยอยส่งมอบฝูงบิน A319 ซึ่งสั่งไว้ 8 ลำ โดยเดือนเมษายน จะรับเครื่องบินลำแรก และปลายปี จะรับเครื่องบินลำที่ 2 ซึ่งในช่วง 5 ปี ระหว่าง พ.ศ.2551-2555 บางกอกแอร์เวย์สจะใช้งบประมาณ 440 ล้านบาทเหรัญญสหรัฐอเมริกา ทำโปรแกรมส่งไลน์การผลิตเครื่องบินแอร์บัส A319 จำนวน 8 ลำ และเครื่องบินแอร์บัส A350-800 จำนวน 8 ลำ พร้อมทั้งจะเช่าฝูงบินชั่วคราวในปี พ.ศ.2552-2553 ได้แก่ เครื่องบินแอร์บัส A330-200 จำนวน 6 ลำ

ส่วนแผนการเปิดเส้นทางบินของสายการบินบางกอกแอร์เวย์นั้น จะให้บริการในเส้นทางกรุงเทพฯ-นาโงย่า ประเทศญี่ปุ่น เดือนเมษายน และเร่งขยายเที่ยวบินในกลุ่มประเทศอินโดจีน เช่น เส้นทางจากกรุงเทพฯ ไป-กลับ เมืองมะริด พม่า เมืองสีหนุวิลล์ เขมร และ เมืองดานัง เวียดนาม และหากเครื่องบินส่งมอบทั้งหมด จะบินไกลไปตะวันออกกลาง ในเส้นทางกรุงเทพฯ-ดูไบ รวมทั้ง เมืองแฟรงก์เฟิร์ต เยอรมนี เมืองลอนดอน อังกฤษ

จะเห็นว่า สำหรับธุรกิจสายการบินของไทยนั้น จะได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้น แต่ก็ยังมีการขยายตัวให้เห็น ทั้งการเกิดขึ้นของสายการบินแห่งใหม่ และการขยายธุรกิจของสายการบิน ข้อมูลล่าสุดจากกรมการขนส่งทางอากาศนั้น ในปัจจุบัน (ข้อมูล ณ วันที่ 24 เมษายน 2551) มีผู้ประกอบการค้าขายในการเดินอากาศที่ได้รับอนุญาตจาก ขอ. ทั้งหมดจำนวน 45 ผู้ประกอบการ ทั้งนี้ อาจเนื่องมาจากความต้องการในการเดินทางของไทยยังคงมีอยู่ โดยเฉพาะในช่วงก่อนหน้านี้ ซึ่งเป็นเทศกาลสงกรานต์ อันเป็นช่วงเวลาการเดินทางท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม จากการขยายตัวดังกล่าว สบพ. ควรศึกษาถึงความต้องการบุคลากรด้านการบินในส่วนเกี่ยวข้อง ทั้งด้านปริมาณและคุณภาพ เช่น นักบิน และ ช่างอากาศยาน โดยเฉพาะในช่วง 5 ปีข้างหน้า

ส่วนความเคลื่อนไหวของกิจการบินในภูมิภาคนั้น มาเลเซียแอร์ไลน์ส ได้สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารโบอิงรุ่น 737-800 จำนวน 55 ลำ เพื่อขยายฝูงบินรองรับธุรกิจการบินที่เติบโตขึ้น และนำมาใช้แทนเครื่องบินรุ่นเก่าที่ครบกำหนดปลดระวางเนื่องจากมีอายุการใช้งานครบกำหนดวาระจำนวน 111 ลำ โดยมีกำหนดส่งมอบตั้งแต่ปี 2554 เป็นต้นไป

สายการบินเจ็ตสตาร์ สายการบินต้นทุนต่ำของกลุ่มสายการบินแควนตัส ออสเตรเลีย ได้ประกาศร่วมทุนกับสายการบินแปซิฟิก แอร์ไลน์ส ของเวียดนาม จัดตั้ง **สายการบินเจ็ตสตาร์เอเชีย** โดยจะเปิดบินประจำระหว่างประเทศ ภายในเดือนสิงหาคม 2551 และจะขยายตลาดผู้ใช้บริการกลุ่มหลักทั่วภูมิภาคเอเชีย ครอบคลุมเส้นทางบินมายังประเทศไทย สิงคโปร์ มาเลเซีย และ กัมพูชา โดยเตรียมการแข่งขันชิงส่วนแบ่งทางการตลาดจากสายการบิน 4 แห่ง คือ สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ส สายการบินไทย สายการบินแอร์เอเชีย ของมาเลเซีย และสายการบินไทเกอร์แอร์เวย์ส ของสิงคโปร์

นอกจากนี้ **สายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์** ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำระยะไกลในเครือ แอร์เอเชีย กรุ๊ป เตรียมให้บริการได้ในช่วงปลายปี 2551 นี้ โดย แอร์เอเชีย เอ็กซ์ ได้เช่าเครื่องบินแอร์บัสตระกูล A330 เพื่อให้บริการในเส้นทางระยะไกล จำนวน 25 ลำ

ด้านท่าอากาศยาน

ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ที่ผ่านมา ตั้งแต่วันที่ 9-18 เมษายน 2551 เป็นช่วงที่มีผู้ใช้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ สูงถึง 1,313,443 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.69 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ ประมาณ 1,115,338 คน ผู้โดยสารภายในประเทศประมาณ 198,105 คน รวมทั้งมีจำนวนเที่ยวบินสูงถึงประมาณ 7,785 เที่ยวบิน หรือเฉลี่ยวันละประมาณ 778 เที่ยวบิน จากจำนวนเที่ยวบินปกติเฉลี่ยวันละประมาณ 743 เที่ยวบิน

ส่วนความคืบหน้าในการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น มีข้อสรุปที่ชัดเจนเกิดขึ้นจากการประชุมคณะกรรมการพัฒนาระบบขนส่งทางอากาศและท่าอากาศยาน เมื่อวันที่ 21 เมษายน 2551 ซึ่งมี นายสมิคร สุนทรวะช นายกรัฐมนตรี เป็นประธาน ได้มีมติเห็นชอบหลักการแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส 2 เพื่อเพิ่มขีดความสามารถของท่าอากาศยานฯ ให้รองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องและรักษาความเป็นศูนย์กลางด้านการบินของไทยในภูมิภาค โดยแผนพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส 2 ดังกล่าว มีการลงทุน 10 โครงการหลัก ในปีงบประมาณ พ.ศ. 2552 -2558 วงเงินงบประมาณ 7.37 หมื่นล้านบาท ได้แก่

1. โครงการก่อสร้างทางวิ่งเส้นที่ 3
2. ออกแบบและก่อสร้างอาคารเทียบเครื่องบินรอง หลังที่ 1
3. ก่อสร้างลานจอดอากาศยานประชิดอาคารเทียบเครื่องบิน รองหลังที่ 1

พร้อมทางขับเข้าสู่ลานจอดฯ

4. ออกแบบและก่อสร้างส่วนต่อเชื่อมอุโมงค์ด้านทิศใต้ เพื่อเป็นทางเชื่อมระบบขนส่ง

ผู้โดยสารระบบลำเลียงกระเป๋า ลิ้มหาระ และระบบสาธารณูปโภค ระหว่างอาคารผู้โดยสารหลักและอาคารเทียบเครื่องบินรอง

5. จ้างที่ปรึกษาบริหารจัดการและควบคุมโครงการ
6. ออกแบบ และติดตั้งระบบขนส่งผู้โดยสาร (APM)
7. โครงการออกแบบและก่อสร้างส่วนขยายอาคารผู้โดยสารด้านทิศตะวันออก
8. ออกแบบและก่อสร้างอาคารจอดรถด้านทิศตะวันออก (อาคารจอดรถ 1)
9. ออกแบบและก่อสร้างระบบสาธารณูปโภค
10. การชดเชยผลกระทบด้านเสียงจากการดำเนินการพัฒนาท่าอากาศยาน เฟส 2

อย่างไรก็ตาม แผนโครงการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ระยะที่ 2 ที่ ทอท. เคยทำการศึกษาไว้ นั้นประกอบด้วยโครงการ 6 โครงการ ดังที่ได้เคยเสนอไปในสรุปข่าวเดือนมีนาคม 2551 โดยโครงการที่เพิ่มเติมขึ้นได้แก่ โครงการที่ 5, 6 , 9 และ 10

จากรายงานผลการศึกษาของ ทอท. มีการคาดการณ์ว่า หลังจากที่มีการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เฟส 2 แล้ว จะสามารถรองรับผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศได้ประมาณ 73 ล้านคนต่อปี จากปัจจุบันที่รองรับผู้โดยสารได้สูงสุด 45 ล้านคนต่อปี โดยในปี 2561 คาดจะมีปริมาณผู้โดยสารอยู่ที่ 73.56 ล้านคนต่อปี และปี 2565 จะมีปริมาณผู้โดยสาร 87.96 ล้านคนต่อปี

ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

หลังจากที่รัฐบาลมีนโยบายให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นศูนย์กลางการผลิตอะไหล่อุปกรณ์เครื่องยนต์ รวมถึงโรงซ่อมเครื่องบินที่มีการใช้เทคโนโลยีขั้นสูง **บริษัท โรลส์-รอยซ์** ซึ่งเป็นบริษัทผู้ผลิตและซ่อมเครื่องยนต์ของเครื่องบิน ได้แสดงความสนใจที่จะขยายการลงทุนจัดตั้งโรงซ่อมเครื่องยนต์อากาศยานในประเทศไทย โดยจะขอเช่าพื้นที่บริเวณท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อก่อสร้างโรงงานจากเดิมที่บริษัทดังกล่าวมีโรงงานผลิตใบพัดเครื่องบินขนาดเล็กอยู่ที่ จ.ชลบุรี

การที่โรลส์-รอยซ์ สนใจลงทุนจัดตั้งโรงซ่อมเครื่องยนต์ในประเทศไทย จะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะการซ่อมอากาศยานของการบินไทย เพราะ ปัจจุบัน การบินไทยติดตั้งเครื่องยนต์โรลส์-รอยซ์ ประมาณร้อยละ 36 ของฝูงบินที่มีอยู่ประมาณ 80 ลำ และในปัจจุบัน โรลส์-รอยซ์ ก็มีศูนย์ซ่อมในภูมิภาคนี้เพียงแห่งเดียว คือ ประเทศสิงคโปร์

ด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

ระบบบริหารสภาพคล่องจราจรทางอากาศผ่านอ่าวเบงกอล หรือซอฟต์แวร์ BOBCAT ที่ บวท. ได้พัฒนาขึ้นมา และเป็นระบบที่ ICAO อนุญาตให้นำไปใช้จัดคิวสายการบินที่ทำการบินระหว่างทวีปเอเชียและยุโรป โดยผ่านเขตข่าวสารการบินของประเทศอัฟกานิสถานให้เป็นระบบ ได้ผ่านการทดลองใช้เป็นเวลา 1 ปี บริเวณเหนือน่านฟ้าประเทศอัฟกานิสถาน และพบว่า สามารถประหยัดน้ำมันได้ 11,000 บาทต่อเที่ยวบิน หรือ 16.5 ล้านบาทต่อเดือน โดยสามารถจัดช่วงเวลา ความสูง และเส้นทางบินที่เหมาะสมให้แก่แต่ละเที่ยวบินได้อย่างปลอดภัยและคล่องตัว ซึ่งช่วยให้ประหยัดน้ำมัน

สายการบินที่จะใช้บริการจัดคิวบินด้วย ซอฟต์แวร์ BOBCAT เพียงส่งแผนการบินแจ้งจุดหมายและปลายทางให้เจ้าหน้าที่วิทยุการบิน ก่อนทำการบินอย่างน้อย 2 ชั่วโมงผ่านระบบอินเทอร์เน็ต จากนั้นระบบจะคำนวณเวลาขึ้นของเครื่องบินจากจุดเริ่มต้น เวลาผ่านอ่าวเบงกอล ระดับเพดานบินที่เหมาะสม พร้อมเส้นทางบินที่ปลอดภัยและคุ้มค่าทั้งเวลาและน้ำมันให้ BOBCAT สามารถจัดคิวให้สายการบินได้สูงสุดถึง 150 เที่ยวบินภายในเวลาเพียง 4 ชั่วโมง โดยขณะนี้มีสายการบินที่ใช้บริการแล้วกว่า 60 เที่ยวบินต่อวัน ในอนาคต ซอฟต์แวร์ BOBCAT จะสามารถจัดคิวได้ด้วยตัวเอง กรณีสายการบินยกเลิกเที่ยวบินกะทันหัน ระบบก็จะจัดคิวให้สายการบินอื่นมาใช้ประโยชน์จากช่วงคิวที่เว้นว่างได้ทันที ขณะนี้แผนการพัฒนาดังกล่าวอยู่ในระหว่างการรออนำเสนอความคิดต่อที่ประชุม ICAO

ด้านอื่นๆ

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) แต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ชุดใหม่แทนคณะกรรมการเดิมที่มีการลาออกและครบวาระฯ ในการประชุมใหญ่สามัญประจำปี 2551 (ครั้งที่ 61) เมื่อวันที่ 28 เมษายน 2551 ที่ประชุมได้มีมติแต่งตั้งคณะกรรมการบริษัทฯ ชุดใหม่ เพื่อทดแทนกรรมการชุดเดิมที่ลาออก โดยรายชื่อคณะกรรมการบริษัทฯ ที่แต่งตั้งใหม่ มีดังนี้

- | | |
|-----------------------------------|------------------------|
| 1. นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายอรรคศิริ บุณศิริ | กรรมการ |
| 3. พลตำรวจเอก บุญฤทธิ์ รัตนะพร | กรรมการ |
| 4. พลอากาศโท พงศธร บัวทรัพย์ | กรรมการ |
| 5. พลตำรวจตรี ดร.ประวุฒิ ถาวรศิริ | กรรมการ |
| 6. นายประเกียรติ นาสิมมา | กรรมการ |
| 7. นายสุขสันต์ จิรจรียาเวช | กรรมการ |
| 8. นายประเวช รัตนเพียร | กรรมการ |
| 9. เรืออากาศเอก ประวิตร ชินวัตร | กรรมการ |
| 10. นายพุมพิงค์ ปราสาททองโอสถ | กรรมการ |
| 11. นายปรีดี เหนระกุล | กรรมการผู้อำนวยการใหญ่ |

โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 28 เมษายน 2551 เป็นต้นไป

ส่วน บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีการประชุมคณะกรรมการบริษัทฯ โดยคณะกรรมการบริษัทฯ มีมติแต่งตั้ง นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ ปลัดกระทรวงคมนาคม ดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ บกท. นายศุภรัตน์ วัฒนกุล ปลัดกระทรวงการคลัง ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการคนที่ 1 และ นายชัยเกษม นิติศิริ อัยการสูงสุด ดำรงตำแหน่งรองประธานกรรมการคนที่ 2

คณะกรรมการบริษัทฯ ประกอบด้วยกรรมการ 15 คน ดังนี้

- | | |
|------------------------------------|-------------------------|
| 1. นายชัยสวัสดิ์ กิตติพรไพบูลย์ | ประธานกรรมการ |
| 2. นายศุภรัตน์ วัฒนกุล | รองประธานกรรมการคนที่ 1 |
| 3. นายชัยเกษม นิติศิริ | รองประธานกรรมการคนที่ 2 |
| 4. นายวิสุทธิ ศรีสุพรรณ | กรรมการ |
| 5. นายอมรศักดิ์ นพรมภา | กรรมการ |
| 6. นายวิจิต สรพงษ์ชัย | กรรมการ |
| 7. นายพิชัย ชุณหวิชัย | กรรมการ |
| 8. นางสาววิชณี ตริพิพัฒนกุล | กรรมการ |
| 9. พลอากาศเอกสุกำพล สุวรรณทัต | กรรมการ |
| 10. นายวิกรม คู่ัมไพโรจน์ | กรรมการ |
| 11. นายวิศิษฐ์ ลิ้มประนะ | กรรมการ |
| 12. นายรังสรรค์ แสงสุข | กรรมการ |
| 13. พลเรือเอกเดชา อยู่พรต | กรรมการ |
| 14. พลตำรวจเอกภูษิตชัย ศรีรัตนวุฒิ | กรรมการ |
| 15. เรืออากาศโทอภิรักษ์ สมนะเศรณี | กรรมการ |

ทั้งนี้มีผลตั้งแต่วันที่ 22 เมษายน 2551 เป็นต้นไป

ในเดือนเมษายนนี้ ขอ. ได้ออกประกาศสำนักมาตรฐานความปลอดภัยในการเดินอากาศ เรื่อง ผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่นักบิน จะต้องสำเร็จหลักสูตรและ/หรือสถาบันที่อธิบดีรับรอง เมื่อวันที่ 4 เมษายน 2551 ซึ่งได้จำแนกผู้ขออนุญาตเป็นผู้ประจำหน้าที่นักบินต่างๆ ตามหลักเกณฑ์ในข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 74 นั้น ความชำนาญของผู้ประจำหน้าที่นักบินใดบ้าง ที่จะต้องสำเร็จ/หรือไม่ต้องสำเร็จ หลักสูตร/หรือสถาบันที่อธิบดีรับรอง ดังนี้

ประเภทใบอนุญาต	หลักสูตรรับรอง (ภาคพื้นและอากาศ)	สถาบันรับรอง	หมายเหตุ
1. นักบินส่วนบุคคล	ไม่ต้อง	ไม่ต้อง	
2. นักบินผู้ช่วยเครื่องบิน	ต้อง	ต้อง	
3. นักบินพาณิชย์ตรี	ต้อง	ต้อง	ยกเว้น นาวาอากาศ
4. นักบินพาณิชย์เอก	ไม่ต้อง	ไม่ต้อง	
5. นักบินเครื่องบิน/นักบินบัลลูน	ไม่ต้อง	ไม่ต้อง	
6. ศักยภาพบินด้านเครื่องวัด-ประกอบการบิน	ต้อง	ต้อง	
7. ศักยภาพการบิน	ต้อง	ไม่ต้อง	

สำหรับผู้ที่เคยสมัครสอบเพื่อขอรับใบอนุญาตนักบิน และ/หรือ ขอเพิ่มศักยภาพการบินก่อนประกาศนี้ มีผลบังคับใช้ให้ถือว่า คุณสมบัติในเรื่องข้างต้นใช้ได้โดยอนุโลม และหากสถาบันการบินที่ยังไม่เคยได้รับการรับรองหลักสูตร และรับรองสถาบันจากอธิบดี ได้แสดงความประสงค์ขอให้ ขอ. รับรองหลักสูตร และรับรองสถาบัน และต่อมาภายหลังได้รับการรับรอง ให้ถือว่า ผู้ที่เคยสำเร็จหลักสูตรจากสถาบันดังกล่าว ก่อนที่จะได้รับการรับรองเป็นผู้ที่มีคุณสมบัติถูกต้องตามข้อบังคับคณะกรรมการการบินพลเรือนฉบับดังกล่าว ทั้งนี้ ประกาศฉบับนี้มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 26 เมษายน 2551 เป็นต้นไป

ในช่วงเดือนเมษายน 2551 นี้ เป็นช่วงที่ความเคลื่อนไหวของกระแสสิ่งแวดล้อมและภาวะโลกร้อน ได้ปรากฏเด่นชัดขึ้นในหลายๆ เหวติโลก ซึ่งกระแสดังกล่าวน่าจะมีบทบาทชัดเจนขึ้นในอุตสาหกรรมการบิน ประเทศไทยในเร็ววันนี้ สบพ. ก็ควรเตรียมความพร้อมสำหรับกระแสเรื่องสิ่งแวดล้อมต่ออุตสาหกรรมการบิน นอกจากนี้ อีกประเด็นที่เราควรจับตามอง คือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงเพิ่มสูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยไม่น้อยเพียงใด และจะมีแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางใด

แผนกวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน