

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย

ประจำเดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2551

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สำหรับในเดือนพฤศจิกายน 2551 นี้ ประเด็นสำคัญยังคงอยู่ที่เรื่องการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย รวมถึงเรื่องของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนพฤศจิกายนเป็นดังนี้

Date	Index*	\$/b	cts/gal	\$/mt	1 week ago	1 month ago	1 year ago
28-Nov-08	197.5	72.2	172.0	569.2	0.4%	-15.8%	-36.2%
21-Nov-08	196.7	72.0	171.3	567.1	-8.5%	-19.1%	-38.7%
14-Nov-08	214.9	78.6	187.2	619.5	-7.2%	-17.7%	-30.1%

Sourced from Platts

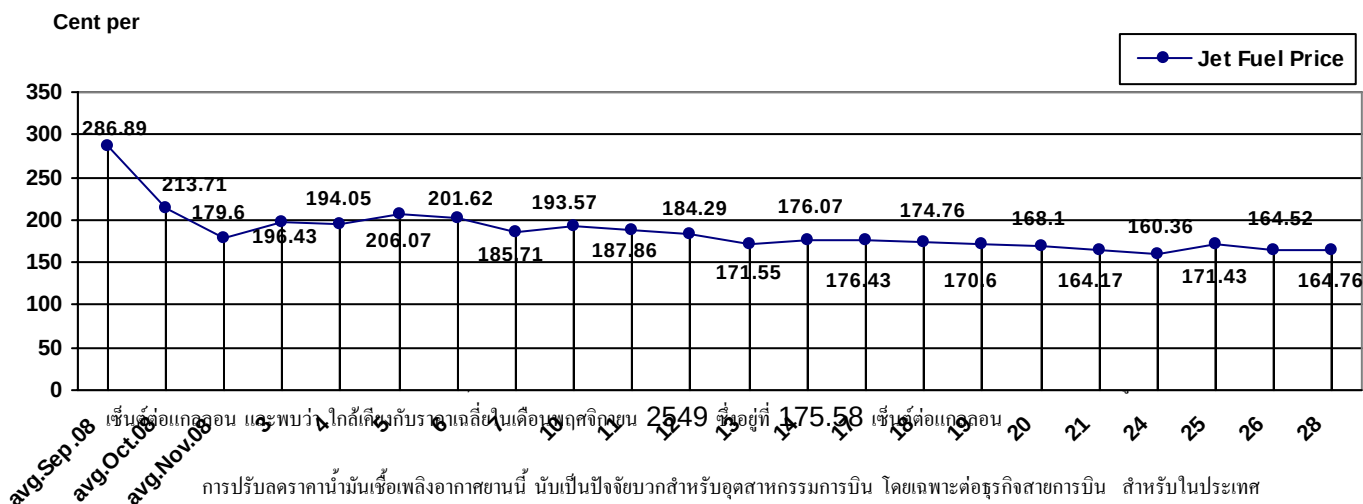
* 100 in 2000 (87 cts/gal)

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานล่าสุดในเดือนพฤศจิกายน ณ วันที่ 28 พฤศจิกายน 2551 ในแต่ละภูมิภาค มีรายละเอียดดังนี้

28 Nov 08	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000= 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	172.0	72.2	569.2	197.5	0.4%	-15.8%	-36.2%
Asia & Oceania	22%	163.8	68.8	543.5	196.6	-1.2%	-11.7%	-39.1%
Europe & CIS	28%	171.2	71.9	566.6	193.7	-1.1%	-20.3%	-37.9%
Middle East & Africa	7%	161.0	67.6	533.6	202.0	-0.9%	-16.0%	-39.1%
North America	39%	176.9	74.3	586.2	197.5	2.5%	-14.6%	-33.7%
Latin & Central America	4%	193.0	81.1	624.1	224.5	0.6%	-15.3%	-27.5%

ล่าสุดนั้น ราคาเฉลี่ยใหม่ของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประจำปี พ.ศ. 2551 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนพฤศจิกายน อยู่ที่ 130.9 เหรียญสหรัฐฯ ต่อ บาร์เรล ลดลงจากเมื่อเดือนที่แล้ว ซึ่งอยู่ที่ 135.8 เหรียญสหรัฐฯ ต่อ บาร์เรล

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) เฉลี่ยประจำเดือนพฤศจิกายน 2551 อยู่ที่ 179.60 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือประมาณ 75.43 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยของเดือนตุลาคม 213.71 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือประมาณ 89.76 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และเดือนกันยายน ซึ่งอยู่ที่ 286.89 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 120.49 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จากข้อมูลของ Energy Information Administration มีความเคลื่อนไหวของราคารายวันปรากฏตามแผนภูมิด้านล่างนี้



การปรับลดราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานนี้ นับเป็นปัจจัยบวกสำหรับอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะต่อธุรกิจสายการบิน สำหรับในประเทศไทยนั้น พบว่า สายการบินต่างๆ ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน(Fuel Surcharge) ลง โดย สายการบินไทย จะปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน ที่เรียกเก็บจากผู้โดยสารอีกครั้ง ในเดือนธ.ค.นี้ หลังจากที่ปรับลดไปแล้วครั้งหนึ่งเมื่อวันที่ 5 พ.ย.ที่ผ่านมา โดยปรับลดลงเฉลี่ยร้อยละ 30 ในทุกเส้นทางบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ ทั้งนี้ เนื่องจากราคาน้ำมันตลาดโลกลดลงต่อเนื่อง และเพื่อให้สายการบินไทยแข่งขันกับสายการบินอื่นได้ โดยในช่วงที่ผ่านมา พบว่าราคาของการบินไทยสูงกว่าสายการบินอื่น จึงต้องลดค่าใช้จ่ายส่วนนี้ เพื่อให้สอดคล้องสถานการณ์ปัจจุบัน

เช่นเดียวกับ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงลงร้อยละ 10 สำหรับเส้นทางการบินภายในประเทศ จากเดิม 25 เหรียญสหรัฐฯ เหลือ 20 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเที่ยว รวมทั้งปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันในเส้นทางการบินระหว่างประเทศ จากเดิม 40-110 เหรียญสหรัฐฯ เหลือ 25- 95 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเที่ยว เพื่อให้เป็นไปตามทิศทางราคาน้ำมันในตลาดโลกที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะสามารถกระตุ้นการเดินทางในช่วงเทศกาลท่องเที่ยวได้เป็นอย่างดี

ส่วน สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้ยกเลิกการจัดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน เนื่องจากต้นทุนค่าเชื้อเพลิงลดลง จากที่เคยสูงสุดเกือบถึง 150 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ลดลงอยู่ที่ระดับ 60-70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล ซึ่งเทียบเท่ากับต้นทุนเชื้อเพลิงเมื่อปี 2547

ในช่วงแรกที่สายการบินแอร์เอเชียเปิดให้บริการ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 35 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล และไม่ได้เก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน แต่เมื่อราคาปรับเพิ่มขึ้นถึง 80 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จึงได้มีการเรียกเก็บ ตอนนี้น้ำมันปรับตัวลดลงมาอยู่ที่ 65-70 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จึงสามารถที่จะไม่เก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันได้ คาดว่าจะไม่ส่งผลกระทบต่อรายได้อีกมากนัก เพราะจะมีรายได้จากจำนวนผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นแทน การยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมันของสายการบินไทยแอร์เอเชียในครั้งนี้ มีผลตั้งแต่วันที่ 12 พฤศจิกายน 2551 และจะต่อเนื่องไปจนกว่าราคาน้ำมันจะสูงถึง 80-85 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล โดยจะเก็บในราคาเริ่มต้นใหม่ ไม่ใช่ราคาเดิม 600-950 บาทต่อเที่ยวบิน

สายการบินพีอี แอร์ ก็ได้ปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงลง 100 บาท จาก 850 บาท เหลือ 750 บาท ตั้งแต่วันที่ 15 ธันวาคม โดยคาดว่าจะทำให้ผู้โดยสารใช้บริการมากขึ้น และส่งผลให้ธุรกิจของ พีอี แอร์ เป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้นในปีหน้า

ในขณะที่ สายการบินนกแอร์ กล่าวว่ามีแผนจะปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน ซึ่งยังคงอยู่ที่อัตรา 950 บาทต่อเที่ยวบิน เนื่องจากราคาน้ำมันยังมีโอกาสผันผวน อีกทั้งการเก็บในอัตราเดิม จะช่วยรักษาสมดุลในช่วงที่ราคาน้ำมันแพง จนทำให้ประสบปัญหาขาดทุนในช่วง 6 เดือนก่อน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานจะลดลงอย่างมีนัยสำคัญ และน่าจะเป็นผลบวกกับอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะในช่วงฤดูการท่องเที่ยวนี้ หลังจากที่ต้องเผชิญกับสภาวะการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและสภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นสูง แต่ในช่วงปลายของเดือนพฤศจิกายนนี้ กลับเกิดเหตุการณ์การบุกยึดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ทำให้ท่าอากาศยานทั้งสองต้องปิดให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 25 พ.ย. 2551 นั้น นับเป็นปัจจัยลบที่เป็นปัจจัยแทรกซ้อน ซึ่งส่งผลกระทบต่ออย่างหนักต่ออุตสาหกรรมการบินท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการบินของไทย

ผลจากการปิดสนามบินสุวรรณภูมิและดอนเมือง ทำให้เกิดความเสียหายต่อผลผลิตมวลรวมในประเทศ (จีดีพี) มากถึงร้อยละ 0.5-0.7 สำนักงานคณะกรรมการพัฒนาการเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สศช.) ต้องปรับลดการคาดการณ์เศรษฐกิจในปี 2551 อีกครั้ง โดยเหลือเพียงร้อยละ 4 เท่านั้น หลังจากที่เพิ่งปรับลดจีดีพีลงเหลือร้อยละ 4.5 นอกจากนี้ สศช. ยังได้ประเมินว่าจะมีผลกระทบต่อรายได้ของรัฐบาลถึง 1 แสนล้านบาท หากเหตุการณ์ยืดเยื้อนานถึง 3 เดือน

ในส่วนของผู้โดยสารที่เดินทางท่องเที่ยวไทย ประธานสภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย กล่าวว่า การปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวของไทยยาวนานไม่น้อยกว่า 6 เดือน และอาจต้องสูญเสียรายได้จากการท่องเที่ยวไปกว่าแสนล้านบาท เนื่องจากเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (ไฮซีซั่น) นอกจากนี้ การปิดท่าอากาศยาน ยังได้ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ในการเดินทางมายังประเทศไทยของชาวต่างชาติ โดยพบว่า รัฐบาลของประเทศต่างๆ เช่น สหรัฐฯ ออสเตรเลีย อังกฤษ สิงคโปร์ เกาหลี จีน ฝรั่งเศส นิวซีแลนด์ และญี่ปุ่น ได้ออกประกาศเตือนภัยพลเมืองของตนที่เดินทางมาประเทศไทยให้ระมัดระวังตัว หลังเกิดเหตุพ่นธมิตรปะทะกับกลุ่มสนับสนุนรัฐบาล และยังกักบริเวณภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ สำหรับบุคคลที่ไม่มีความจำเป็นควรเลื่อนการเดินทางมาประเทศไทย

เมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้รับผลกระทบอย่างมากระลอกจากเหตุการณ์ในครั้งนี้ อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมเกี่ยวเนื่องของอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว จึงไม่สามารถหลีกเลี่ยงผลกระทบใน ครั้งนี้ไปได้

สำหรับผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ดังที่ได้กล่าวในตอนต้นว่า ในช่วงปลายปีนี้ อุตสาหกรรมการบินของไทยน่าจะสามารถพลิกฟื้นสถานะภาพขึ้นมาในช่วงฤดูการท่องเที่ยวนี้ หลังจากที่ต้องเผชิญกับภาวะการชะลอตัวทางเศรษฐกิจและสภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นสูง แต่เหตุการณ์การบุกยึดท่าอากาศยานดังกล่าว ก็ได้สร้างความเสียหายแก่ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวข้อง ทั้งท่าอากาศยาน สายการบิน และกาขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งในแง่ของความเสียหายที่เป็นมูลค่าทางตัวเงิน และที่ไม่สามารถประเมินค่าเป็นตัวเงินได้ โดยเฉพาะในเรื่องความเชื่อมั่นในความสะดวกปลอดภัยในการเดินทางของผู้ใช้บริการ

ในส่วนของท่านอากาศยาน นั้น จากการประเมินความเสียหายในเบื้องต้นของ ทอท. ที่เกิดขึ้นจากเหตุการณ์ปิดล้อมท่าอากาศยานดังกล่าวนี้ คาดว่า ทอท. จะสูญเสียรายได้ในส่วนของการธรรมเนียมขึ้น-ลงสนามบินกว่าวันละ 53 ล้านบาท จากเที่ยวบินที่ขึ้น-ลงไปได้กว่า 292 เที่ยวบิน

อย่างไรก็ตาม ในช่วงที่ผ่านมา ทอท. ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว ส่งผลให้ปริมาณผู้โดยสารในเดือนกันยายนลดลงประมาณร้อยละ 10 และในถึงประมาณ 2551 ที่ผ่านมานั้น มีจำนวนผู้โดยสารผ่านสนามบินสุวรรณภูมิรวม 41.2 ล้านคน หรือเพิ่มขึ้นจากปีงบประมาณ 2550 ประมาณร้อยละ 2 ซึ่งถือว่าต่ำกว่าเป้าหมายไว้ที่ร้อยละ 5-6 และสำหรับในฤดูกาลท่องเที่ยวประจำปีนี้ ทอท. กลับไม่สามารถสร้างรายได้ได้ตามที่ตั้งไว้ สืบเนื่องมาจากการปิดล้อมสนามบินดังกล่าว และ อาจส่งผลต่อแผนการที่จะส่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าประจวบท่าอากาศยานเคเดนของโลกในปี 2552 นี้ด้วย

สายการบินต่างๆ ของไทย ทั้ง สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ต่างต้องยกเลิกเที่ยวบิน กรณีของสายการบินไทยนั้น ได้มีการประเมินความเสียหายเบื้องต้นของการบินไทยไม่ต่ำกว่าวันละ 500 ล้านบาท เนื่องจากต้องระงับเที่ยวบินเข้า-ออกวันละ 140 เที่ยวบิน

ข้อสังเกตของ บกท. ต่อเหตุการณ์ปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองนี้ พบว่า ส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารของ บกท. มากกว่าเหตุการณ์เสียนามและการแพร่ระบาดของ โรคทางเดินหายใจเฉียบพลันรุนแรง (ซาร์ส) เพราะทั้ง 2 เหตุการณ์ส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารบางเส้นทางเท่านั้น แต่การปิดล้อมท่าอากาศยานส่งผลกระทบต่อปริมาณผู้โดยสารทุกเส้นทาง รวมทั้งคาดการณ์ว่า อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยของเดือนธันวาคมจะอยู่ในระดับประมาณร้อยละ 50 ทั้งที่เป็นช่วงไฮซีซั่น ทั้งนี้เพราะผู้โดยสารเกิดความกังวลหากจะเดินทางมาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยประมาณการณ์ว่า ต้องใช้เวลาอย่างน้อย 6 เดือนกว่าปริมาณผู้โดยสารจะเพิ่มจำนวนขึ้น

อย่างไรก็ตาม ผลกระทบดังกล่าว ยังไม่รวมถึงความเดือดร้อนของผู้โดยสารที่ต้องค้างอยู่ที่สนามบิน ผู้โดยสารที่ถูกยกเลิกเที่ยวบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารชาวมุสลิมที่กำลังจะเดินทางไปประกอบพิธีฮัจญ์

สำหรับการขนส่งสินค้าทางอากาศ กรมศุลกากรเปิดเผยว่า คลังสินค้าที่สนามบินสุวรรณภูมิเป็นอีกจุดหนึ่งที่ได้รับผลกระทบ เนื่องจากในแต่ละวันจะมีสินค้าเข้าออกทางอากาศและรอการดำเนินการ พิธีการศุลกากรวันละประมาณ 12,000 ล้านบาท โดยเป็นสินค้าขาเข้าประมาณ 5,000 ล้านบาท และสินค้า- ขาออกอีก 5,000 ล้านบาท เมื่อไม่มีสายการบินลงจอด นอกจากจะกระทบกับการท่องเที่ยวแล้ว ยังกระทบต่อการส่งสินค้าอีกด้วย เพราะปกติสนามบินสุวรรณภูมิเป็นจุดที่มีสินค้ามาลงจอดใหญ่ที่สุดในประเทศ การปิดเส้นทางการบินอาจกระทบกับออเดอร์ส่งออกที่ไม่ตรงตามเวลาที่ลูกค้าสั่ง อาจกระทบกับภาพรวมของการส่งออกในอนาคต และอาจกระทบต่อภาพลักษณ์สินค้าไทย เพราะไม่สามารถจัดส่งสินค้าได้ตามกำหนด

ส่วนความเสียหายต่อการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินไทยนั้น ประมาณวันละ 62 ล้านบาท หรือสัปดาห์ละ 438 ล้านบาท โดยการบินไทยจะเร่งซ่อมอุปกรณ์-เครื่องมือจากสนามบิน สุวรรณภูมิมายังสนามบินดอนเมือง เพื่อขนส่งสินค้าให้กับผู้ประกอบการ

สิ่งที่เกิดขึ้นในครั้งนี้ อาจกล่าวได้ว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยสูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้จากฤดูกาลท่องเที่ยวในปีนี้ แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดต่ำลงจะเป็นสิ่งที่สนับสนุนการค้าการลงทุน นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินยังจะต้องเร่งสร้างความน่าเชื่อถือและสร้างความเชื่อมั่นให้เกิดขึ้นกับผู้โดยสารที่เดินทางทางเครื่องบินในเรื่องความสะดวกสบายและความปลอดภัยของกิจการการบินของไทยด้วย ดังนั้น สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของ

ไทยอาจจะยังไม่สามารถฟื้นตัวขึ้นมาได้ แม้ว่าจะมีปัจจัยแวดล้อมที่เป็นบวก ทั้งในเรื่องของช่วงเวลาฤดูการท่องเที่ยวปลายปีนี้ และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลง โดยคาดว่า สถานการณ์จะทรงตัวเช่นนี้ต่อเนื่องไปจนถึงปลายไตรมาสแรกของปี 2552

ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจของธุรกิจสายการบินของไทยในเดือนพฤศจิกายน 2551 ได้แก่ การกลับมาให้บริการอีกครั้งหนึ่งของสายการบินวันทูโก โดยขณะนี้ สายการบินวันทูโกได้ผ่านขั้นตอนการตรวจสอบมาตรฐานการบินจากกรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) เป็นที่เรียบร้อยแล้ว และจะเปิดให้บริการอีกครั้งในเดือนธันวาคมนี้ พร้อมทั้งจะยกระดับเป็น บัสเจต แอร์ไลน์ ซึ่งเน้นการบริการที่ดี ภายใต้นโยบายจริงใจ ทั้งนี้ ในช่วงแรกจะเปิดให้บริการ 5 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ วันละ 3 เที่ยวบิน ส่วนเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย, กรุงเทพฯ-ภูเก็ต, กรุงเทพฯ-หาดใหญ่ และ กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช เส้นทางละ 1 เที่ยวบิน/วัน

ส่วนสายการบินในประเทศเพื่อนบ้านที่น่าสนใจ มีดังนี้

สายการบินลาว เตรียมวางแผนเพื่อขยายธุรกิจ โดยแผนการดำเนินธุรกิจในปี 2552 ของสายการบินลาวนั้น สรุปได้ดังนี้

1. การเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางบินกรุงเทพฯ-สะหวันนะเขต-ปากเซ จากเดิม 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็นทำการบินทุกวัน โดยจะเริ่มดำเนินการในเดือนมกราคม เส้นทางนี้ ได้รับความนิยมมากขึ้น เนื่องจากเป็น จุดเชื่อมโยงเครือข่ายคมนาคมทางบกและทางอากาศที่มีกลุ่มอนุภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง (GMS) ซึ่งจะช่วยส่งเสริมการค้า การลงทุน และการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสมาชิกทั้ง 6 ประเทศ

2. การเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน สายการบินลาว ได้มีคำสั่งซื้อเครื่องบินโดยสาร ATR 72 เพิ่มอีก 1 ลำ คาดว่าจะสามารถรับมอบได้ในเดือนกันยายน 2552 เพื่อเพิ่มจำนวนฝูงบินให้เพียงพอต่อความต้องการในการขยายเส้นทางบิน การเพิ่มเที่ยวบิน และรองรับการเติบโตทางธุรกิจในอนาคต จากเดิมที่มีเครื่องบินโดยสารอยู่ 6 ลำ ได้แก่ เครื่องบิน ATR 72 จำนวน 2 ลำ และเครื่องบิน MA 60 จำนวน 4 ลำ

สายการบินลาวนี้เป็นลูกค้าปัจจุบันของ สบพ. ดังนั้น แผนการขยายธุรกิจของสายการบินลาว ทั้งการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน การขยายเส้นทางบิน รวมทั้งการเพิ่มเที่ยวบินนั้น ส่วนมีผลต่อความต้องการบุคลากรด้านการบินของสายการบินลาว ซึ่ง สบพ. จะต้องพิจารณาในประเด็นนี้

ส่วนในประเทศเวียดนามนั้น ได้มีสายการบินแห่งใหม่เปิดให้บริการ ได้แก่ อินโดไชน่าแอร์ไลน์ส ซึ่งนับเป็นสายการบินเอกชนรายแรกของเวียดนาม โดยเริ่มเปิดให้บริการเมื่อวันที่ 25 พ.ย. ทั้งนี้ เพื่อ รองรับความต้องการเดินทางโดยเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นในเวียดนาม ซึ่ง กรมการบินพลเรือนเวียดนาม (Civil Aviation Administration of Vietnam : CAAV) ระบุว่า ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา การเดินทางด้วยเครื่องบินพาณิชย์ทั้งเข้าและออกจากเวียดนามเพิ่มขึ้นระหว่างร้อยละ 13-17 ต่อปี

สายการบินอินโดไชน่า แอร์ไลน์ส มีทุนจดทะเบียน 12 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และได้เช่าเครื่องบิน โบอิง 737-800 จำนวน 174 ที่นั่ง ไว้ 2 ลำ โดยให้บริการเที่ยวบินวันละ 4 เที่ยวบิน ระหว่าง โฮจิมินห์ ซิตี้ กับ ฮานอย และ เที่ยวบินระหว่าง โฮจิมินห์ ซิตี้ กับ ดานัง วันละ 2 เที่ยวบิน และตั้งเป้าจะขยายเที่ยวบินไปยังเมืองฮูจาง และเมืองเว้ รวมทั้งประเทศอื่นในภูมิภาคภายใน 2-3 ปีข้างหน้า

นอกจากนี้ CAAV ยังได้ให้ใบอนุญาตแก่ สายการบินเวียดนามเจ็ทแอร์ (Viet Jet Air) ไปเมื่อเดือนธันวาคม 2550 ซึ่งเป็นสายการบินที่ถือหุ้นโดยเอกชนทั้งหมด เพื่อให้บริการแบบต้นทุนต่ำตั้งปีหน้า และล่าสุดนี้ CAAV ได้ออกใบอนุญาตให้แก่บริษัทร่วมทุนเอกชนก่อตั้ง สายการบินแม็กองแอร์เวย์ชั่น (Mekong Aviation) อีกแห่ง ซึ่งมีกำหนดเปิดบินในปี 2553

อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันนี้ เวียดนามกำลังประสบปัญหาการขาดแคลนนักบิน โดยล่าสุดนั้น CAAV ได้ยื่นคำร้องต่อกระทรวงขนส่ง ตั้งแต่เดือน เม.ย. 2550 เพื่อให้ผู้ประกอบอาชีพนักบินเกษียณอายุราชการเมื่อครบ 65 ปี เพื่อบรรเทาการขาดบุคลากรด้านนี้

การที่ CAAV ได้อนุมัติให้จัดตั้งสายการบินเอกชนอย่างน้อย 3 แห่งรวมทั้งคาดว่าจะอนุมัติให้จัดตั้งได้อีก 2-3 แห่งในปีหน้านี้ เป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้ความต้องการนักบินมีเพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ความต้องการนักบินของเวียดนาม ยังเป็นผลมาจากการที่สายการบินเวียดนาม-แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติเวียดนาม กับ บริษัทเช่าเครื่องบินในเครือ ได้เซ็นซื้อเครื่องบินโบอิง 787 เพิ่มอีก 12 ลำ รวมเป็น 16 ลำ เมื่อปลายปีที่แล้ว และในเวลาต่อมาสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350 กับ A321 รวม 40 ลำ จึงทำให้ต้องใช้นักบินจำนวนมาก

แม้ว่าประเทศเวียดนามได้ตั้งศูนย์การฝึกนักบินแห่งชาติขึ้นที่ จ.แก้งฮว่า ในภาคกลางของประเทศ แต่การฝึกนักบินให้เกิดทักษะและความชำนาญไม่ใช่เรื่องง่าย ซึ่งทำให้ต้องจ้างนักบินต่างชาติเพิ่มเติมอยู่ตลอดเวลา

ปัจจุบัน สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์มีทีมนักบินชาวเวียดนาม 304 คน และนักบินต่างชาติ 120 คน อัตราเกษียณอายุเฉลี่ยปีละ 10 คน และตั้งเป้าในปี 2553 จะให้มีนักบินชาวเวียดนาม ร้อยละ 75 ของทีม

ความต้องการนักบินของเวียดนามนี้ นับเป็นโอกาสที่ดีของ สบพ. ในการสร้างความร่วมมือในการผลิตบุคลากรด้านการบินให้แก่เวียดนาม ซึ่งถือว่าเป็นตลาดที่มีศักยภาพ ดังนั้น สบพ. จึงควรเร่งดำเนินการเจาะตลาดนี้ให้ได้ก่อนคู่แข่งรายอื่น

ด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

ปัญหาประการหนึ่งของการควบคุมการจราจรทางอากาศในปัจจุบัน คือ การแทรกแซงคลื่นวิทยุการบินของคลื่นวิทยุชุมชน ซึ่งปัจจุบันมีจำนวนนับพันสถานีทั่วประเทศ โดยพบว่า การสื่อสารระหว่างเจ้าหน้าที่ภาคพื้นกับนักบิน จะถูกรบกวนจากคลื่นความถี่ที่สูงเกินกำหนดของสถานีวิทยุชุมชน

กฎระเบียบในการกำหนดคลื่นความถี่สำหรับการส่งสัญญาณออกอากาศของวิทยุชุมชนนั้น จะต้องใช้กำลังส่งไม่เกิน 20-30 กิโลวัตต์ เสาส่งสัญญาณสูงไม่เกิน 30 เมตร และมีรัศมีในการกระจายเสียงได้ไม่เกิน 10-15 กิโลเมตร ทั้งนี้ เพื่อให้ไม่ให้ไปรบกวนสัญญาณของสถานีหลัก

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจาก บวท. ระบุว่า นับตั้งแต่ต้นปี 2551 ที่ผ่านมา พบว่า มีคลื่นวิทยุชุมชนรบกวนระบบสื่อสารระหว่างเครื่องบินกับวิทยุการบินไม่น้อยกว่า 100 ครั้ง ทั้งๆ ที่เครื่องบินบินอยู่ในระดับสูงกว่า 5,000 ฟุต และเพื่อความปลอดภัยในการบิน จึงต้องแก้ไขสถานการณ์เฉพาะหน้าด้วยการให้นักบินเปิดระบบสัญญาณสำรอง เพื่อใช้ในการติดต่อสื่อสารระหว่างภาคพื้นกับทางอากาศแทน

ดังนั้น เพื่อไม่ให้เกิดปัญหาขึ้นในอนาคตจนกระทบการขึ้นลงของเครื่องบินนั้น บวท. จะขอให้ กทข. เป็นผู้ดูแลให้ผู้ถือใบอนุญาตให้วิทยุชุมชนดำเนินการต้องรับผิดชอบความเสียหายที่เกิดขึ้นด้วย ขณะเดียวกันจะหารือกับทาง กทข. เพื่อให้วิทยุชุมชนใช้อุปกรณ์กรองสัญญาณ ขณะนี้ทาง บวท. กำลังพัฒนาเครื่องดังกล่าวอยู่ คาดว่าจะใช้ได้ภายในสิ้นปีนี้

กทข. นั้น เป็นหน่วยที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการจัดสรรคลื่นความถี่ต่างๆ รวมทั้งคลื่นวิทยุการบิน และยังเป็นหน่วยงานลูกค้าของ สบพ. ด้วย ดังนั้น การพัฒนาอุปกรณ์กรองสัญญาณของ บวท. นี้ เป็นสิ่งที่ กทข. ต้องมีความรู้ความเข้าใจ ซึ่ง สบพ. อาจพิจารณาพัฒนาการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องกับเรื่องนี้ โดยพิจารณาความต้องการของลูกค้านเป็นหลัก

สำหรับในเดือนพฤศจิกายน 2551 นี้ ประเด็นที่น่าสนใจและน่าจับตามองที่สุด คือ เรื่องของการ ปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งส่งผลกระทบในเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นอย่างมาก และเป็นการสูญเสียโอกาสทางการตลาดของอุตสาหกรรมการบินของไทย และแน่นอนว่า ก็ต้องส่งผลกระทบต่อ สบพ. ด้วยเช่นกัน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าตลาดภายในประเทศของ สบพ. อาจจะค่อนข้างจำกัด แต่ตลาดต่างประเทศ เช่น ลาว และเวียดนาม ก็ยังเป็นตลาดที่น่าสนใจและมีศักยภาพ ดังนั้น สบพ. จึงควรพัฒนาการฝึกอบรมและบริการเกี่ยวเนื่องตามความต้องการของตลาดลูกค้า

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์ Energy Information Administration

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

เว็บไซต์ IATA
เว็บไซต์ฐานเศรษฐกิจ
เว็บไซต์โพสต์ทูเดย์

เว็บไซต์บางกอกทูเดย์
เว็บไซต์เคลินิวส์
เว็บไซต์ผู้จัดการรายวัน

เว็บไซต์มติชน
เว็บไซต์ข่าวสด

เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ
เว็บไซต์สยามธุรกิจ