

สำหรับในเดือนธันวาคม 2551 นี้ มีประเด็นสำคัญยิ่งสำหรับ สบพ. จากคำกล่าวของ Mr.Roberto Kobeh Gonzalez, President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO) ในการประชุม the 45th Conference of Directors General of Civil Aviation of the Asia and Pacific Regions นั้น ได้กล่าวถึงธีม (theme) สำหรับ International Civil Aviation Day 2009 คือ *Tomorrow's aviation – a world of opportunity for skilled aviation personnel* ซึ่งในปี ค.ศ. 2009 นี้ ICAO จะให้ความสำคัญกับเรื่องของบุคลากรด้านการบินที่มีทักษะ ทั้งนี้ เนื่องจาก ICAO คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินทั้งหมดจะประสบปัญหาการขาดแคลนบุคลากรด้านการบินที่มีทักษะอย่างมาก ในอีก 2-3 ปี ข้างหน้า ทั้งนี้ เนื่องจากจะมีบุคลากรเกษียณอายุการทำงานจำนวนมาก การเติบโตของอุตสาหกรรมในแต่ละภูมิภาคไม่สอดคล้องกับการฝึกอบรมและความสามารถในการฝึกอบรมที่มีอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งนับเป็นความท้าทายครั้งใหญ่อีกประการหนึ่ง

นอกจากนี้ แนวโน้มในปัจจุบันของบุคลากรด้านการบินก็มีการเปลี่ยนแปลงไปอย่างมาก เช่น นักบินในปัจจุบันก็ต้องทำหน้าที่เป็น Information Manager ในห้องนักบินด้วย ส่วนการทำงานของพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศก็มีการเปลี่ยนแปลงไปสู่ระบบอัตโนมัติเต็มรูปแบบ สำหรับช่างและเจ้าหน้าที่ผู้ตรวจสอบ (inspector) นั้น ก็ไม่ใช่เพียงงานในภาคปฏิบัติอย่างเดียวเท่านั้น แต่ต้องวิเคราะห์แนวโน้มและคาดการณ์การซ่อมบำรุงด้วย

ในประเด็นนี้ ICAO ได้ริเริ่มแผนปฏิบัติงานใน 4 ขั้นตอน คือ

1. การระบุปัญหา โดย ICAO กำลังอยู่ระหว่างการเก็บข้อมูลรวบรวมข้อมูลต่างๆ โดยใช้การสำรวจจากรัฐภาคีสมาชิก และการพูดคุยกับผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรมการบิน
2. ICAO จะพิจารณานำ ICAO Standards and Recommended Practices ที่สอดคล้องกับวิธีการฝึกอบรมสมัยใหม่
3. ระบุกิจกรรมที่หน่วยงานในภูมิภาคที่จะสามารถให้การสนับสนุนได้ ได้เข้ามามีส่วนร่วม
4. จัดเวทีให้หน่วยงานในอุตสาหกรรมการบินได้ร่วมหารือยุทธศาสตร์ร่วมกัน ICAO เตรียมจัดการประชุมเสวนา ICAO Symposium ในประเด็นเกี่ยวกับบุคลากรด้านการบินมืออาชีพรุ่นใหม่ ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2010 โดยจะเป็นการร่วมมือกับหน่วยงานหลักๆ ของอุตสาหกรรมการบิน

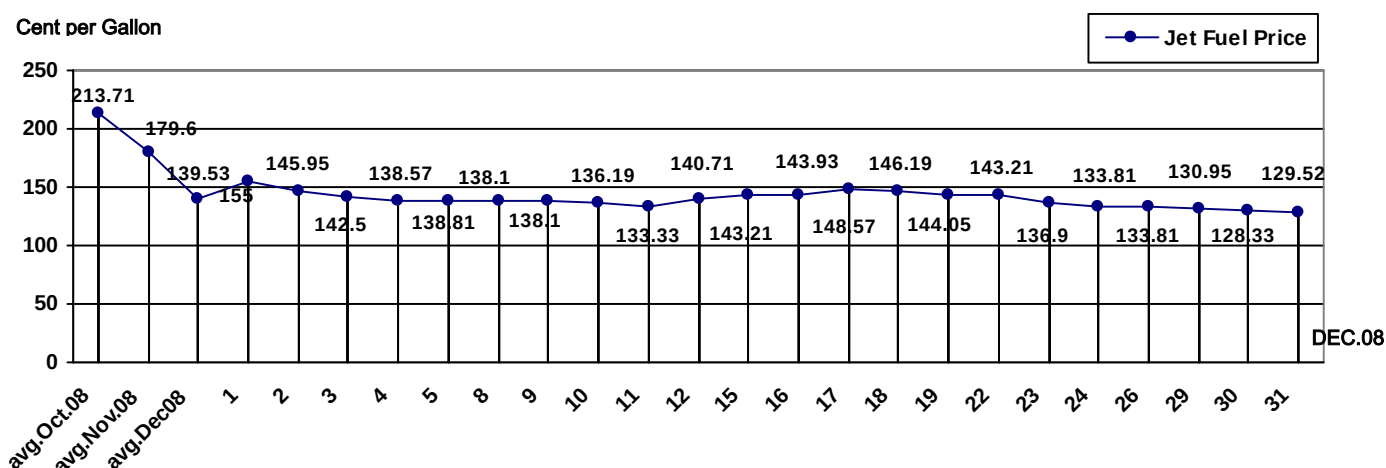
โดย ICAO จะรายงานต่อที่ประชุม the ICAO Assembly ครั้งที่ 37 ในปี ค.ศ. 2010 เพื่อเป็นแนวทางระดับโลกในการรับมือกับปัญหาเรื่องทรัพยากรมนุษย์ด้านการบินที่กำลังจะเกิดขึ้นในช่วงต้นศตวรรษที่ 21 นี้

จะเห็นว่าธีมของ ICAO ในปี 2009 นั้น เกี่ยวข้องกับ สบพ. โดยตรง เนื่องจากเป็นหน่วยงานหลักของไทยที่รับผิดชอบการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน แต่อย่างไรก็ตาม ICAO ให้ความสำคัญกับเรื่อง Skilled aviation personnel ดังนั้น สบพ. ก็ต้องมุ่งเน้นไปที่ประเด็นการผลิตบุคลากรที่มีทักษะ (skill) เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของตลาด และการให้ความสำคัญของ ICAO รวมทั้งต้องคำนึงถึงความเปลี่ยนแปลงในเรื่องของคุณสมบัติ

และทักษะความสามารถของบุคลากรด้านการบินในปัจจุบัน อันสืบเนื่องมาจากความเปลี่ยนแปลงต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะเรื่องของความก้าวหน้าทางเทคโนโลยี ซึ่ง สบพ. ต้องปรับปรุงให้มีความทันสมัยอยู่เสมอ เช่น หน้าที่การทำงานของนักบินหรือพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ รวมทั้งช่างอากาศยาน ที่ต้องพัฒนาขึ้น รวมถึงเรื่องการรักษาและยกระดับมาตรฐานการฝึกอบรมของ สบพ. ด้วย

อย่างไรก็ตาม โอกาสดังกล่าวนี้ นับเป็นโอกาสอันดีที่ สบพ. จะได้แสดงบทบาทของ สบพ. ในเวทีระดับชาติ และระดับโลก ภายใต้การดำเนินกิจกรรมต่างๆ ของ ICAO แต่ทั้งนี้ ต้องมีการเตรียมการวางแผนให้เหมาะสมด้วย

สำหรับในเดือนธันวาคม 2551 นี้ ประเด็นสำคัญยังคงอยู่ที่เรื่องการบินท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย รวมถึงเรื่องของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ยังคงลดลงอย่างต่อเนื่อง จากข้อมูลของ Energy Information Administration ประเทศสหรัฐอเมริกา ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) ในเดือนธันวาคม 2551 มีความเคลื่อนไหวของราคารายวันปรากฏตามแผนภูมิด้านล่างนี้



สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) เฉลี่ยประจำเดือนธันวาคม 2551 อยู่ที่ 139.53 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือประมาณ 58.60 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล เมื่อเปรียบเทียบกับราคาเฉลี่ยของเดือนพฤศจิกายน 179.60 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือประมาณ 75.43 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล และเดือนตุลาคม ซึ่งอยู่ที่ 213.71 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือ ประมาณ 89.76 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล

ล่าสุดนั้น จากข้อมูลของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ราคาเฉลี่ยใหม่ของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประจำปี พ.ศ.2551 ตั้งแต่เดือนมกราคมถึงเดือนธันวาคม อยู่ที่ 128.0 เหรียญสหรัฐ ต่อ บาร์เรล

จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดลงนี้ เป็นผลให้ IATA คาดการณ์ว่า ในปี 2551 นี้ อุตสาหกรรมการจะขาดทุนเป็นเงิน 5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงจากการคาดการณ์ครั้งก่อน เมื่อเดือนกันยายน ซึ่งเคยคาดว่าจะขาดทุน 5.2 พันล้านบาท

อย่างไรก็ตาม สำหรับในปี พ.ศ. 2552 IATA ก็คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินโลกจะประสบภาวะการขาดทุนจำนวน 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ โดยในทุกภูมิภาค ยกเว้นสหรัฐอเมริกา จะขาดทุนเพิ่มมากขึ้นกว่าในปี 2551 และนับเป็นสภาวะด้านรายได้ที่เลวร้ายที่สุดในรอบ 50 ปี โดยสรุปผลการคาดการณ์ของ IATA ได้ดังนี้

- **รายได้ของอุตสาหกรรมการบิน** คาดว่าจะลดลงเหลือ 501 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งลดลงไป 35 พันล้านเหรียญสหรัฐ จากรายได้ที่คาดการณ์ไว้เมื่อปี 2551 ซึ่งเป็นจำนวน 536 พันล้านเหรียญสหรัฐ และรายรับที่ลดลงนี้ นับเป็นการลดลงครั้งแรก นับตั้งแต่ปี 2544 และ 2545 ที่รายได้ลดลงต่อเนื่องติดต่อกัน 2 ปี
- **ผลกำไรจะลดลงร้อยละ 3** (อยู่ที่ร้อยละ 5.3 เมื่อพิจารณารวมถึงอัตราแลกเปลี่ยนและอัตราเงินเฟ้อ)
- **ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร** คาดว่าจะลดลงร้อยละ 3 หลังจากที่ยกยัตว์ร้อยละ 2 เมื่อปี 2551 และนี่ก็เป็นการลดลงครั้งแรกของปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร นับตั้งแต่เมื่อปี 2544 ที่มีการลดลงร้อยละ 2.7
- **ปริมาณการขนส่งสินค้า** คาดว่าจะลดลงร้อยละ 5 หลังจากเมื่อปี 2551 ที่ลดลงร้อยละ 1.5 ซึ่งครั้งสุดท้ายที่การขนส่งสินค้าลดลง คือ เมื่อปี 2544 ซึ่งมีการลดลงร้อยละ 6
- **ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยในปี 2552** คาดว่าจะอยู่ที่ 60 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล (เบรนท์) โดยค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งหมดในปี 2552 คาดว่าจะเป็นเงินจำนวน 142 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งต่ำกว่าของปี 2551 ถึง 32 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยอยู่ที่ 100 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล (เบรนท์)

การลดลงของการขาดทุนของอุตสาหกรรมการบินจาก ปี 2551 กับปี 2552 นี้ มีสาเหตุประการหลักมาจากการเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ ซึ่งได้รับผลกระทบหนักที่สุดจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นและการไม่ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงด้านราคาเชื้อเพลิงที่เพียงพอ ส่งผลให้เกิดการขาดทุนที่สูงที่สุดในปี 2551 เป็นจำนวนถึง 3.9 พันล้านบาท การลดปริมาณการให้บริการภายในประเทศร้อยละ 10 อย่างรวดเร็วทันทั่วทั้งเพื่อเตรียมพร้อมสำหรับวิกฤตการณ์น้ำมันนี้ จึงทำให้สายการบินต่างๆ มีข้อได้เปรียบในการรับมือกับปริมาณความต้องการที่ลดลงอย่างมาก นอกจากนี้ การที่ไม่ได้ทำการป้องกันความเสี่ยงด้านราคาเชื้อเพลิงไว้นั้น กลับทำให้สายการบินในอเมริกาเหนือ มีความได้เปรียบจากราคาน้ำมันที่ลดลงอย่างรวดเร็วด้วย ดังนั้น จึงคาดว่าสายการบินของภูมิภาคอเมริกาเหนือจะสามารถมีกำไรเล็กน้อย คิดเป็นจำนวน 300 ล้านบาท ในปี 2552 และคาดว่าจะป็นภูมิภาคเดียวที่สามารถทำกำไรได้ในปี 2552

ทั้งนี้ การป้องกันความเสี่ยงด้านราคาเชื้อเพลิง เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ทำให้สายการบินต่างๆ ตกอยู่ในภาวะขาดทุนมากขึ้น เพราะในช่วงที่น้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงขึ้นนั้น สายการบินจำนวนมากบริหารความเสี่ยงด้านนี้ ด้วยการซื้อสัญญาส่งมอบน้ำมันล่วงหน้า เพื่อรับประกันถึงการได้ราคาที่แน่นอนในตลาดในอนาคต แต่การที่ราคาน้ำมันลดลงอย่างมากในปัจจุบัน ทำให้สายการบินเหล่านี้ อยู่ในสถานะที่เสียเปรียบ เมื่อเทียบกับสายการบินที่ไม่ได้ดำเนินการดังกล่าว

สำหรับสายการบินในภูมิภาคอื่นๆ นั้น เป็นดังนี้

สายการบินในภูมิภาคเอเชีย จะมีผลขาดทุนเพิ่มขึ้นมากกว่า 1 เท่าตัวของปี 2008 คือ จาก 500 ล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2008 ไปเป็น 1.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปี 2009 ทั้งนี้ สาเหตุประการหลักน่าจะมาจากการขนส่งสินค้าทางอากาศ เนื่องจากส่วนแบ่งทางการตลาดของการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาคนี้ คิดเป็นร้อยละ 45 ของโลก ซึ่งคาดว่าสายการบินในภูมิภาคนี้จะได้รับผลกระทบจากการถดถอยลงของตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ ในอัตราประมาณร้อยละ 5 ในปีหน้านี้ ตลาดที่ใหญ่ที่สุดของภูมิภาค คือ ญี่ปุ่น ก็อยู่ในสภาพถดถอย ส่วนตลาดที่มีการเติบโตที่สำคัญ 2 แห่ง คือ ตลาดจีนและอินเดีย นั้น ก็คาดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่เกิดขึ้น **โดยการเติบโตของตลาดจีนจะลดลง** ซึ่งเป็นผลจากการชะลอตัวของการส่งออก ส่วนอินเดียนั้น **ปัจจุบันก็กำลังได้รับผลกระทบจากอัตราภาษีที่สูง และความไม่เพียงพอของโครงสร้างพื้นฐานต่างๆ** และคาดว่าความต้องการจะลดลงจากเหตุการณ์สะเทือนขวัญในเดือนพฤศจิกายนที่ผ่านมา

การขาดทุนของสายการบินในภูมิภาคยุโรป นั้น จะมีเพิ่มขึ้น 10 เท่า เป็น 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ในปัจจุบัน เศรษฐกิจส่วนใหญ่ของยุโรปก็กำลังอยู่ในสภาวะถดถอย นอกจากนี้ การอ่อนตัวของค่าเงินยูโรยังส่งผลให้เกิดผลกระทบที่มากขึ้นด้วย

สายการบินของตะวันออกกลาง จะประสบการขาดทุนสูงขึ้นถึงหนึ่งเท่าตัว โดยเป็นจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ สิ่งที่ทำลายสำหรับภูมิภาคนี้ คือ การทำให้ความต้องการเดินทางกับความสามารถในการรองรับมีความสมดุลกัน เนื่องจากปริมาณเครื่องบินมีมากขึ้น ในขณะที่ปริมาณการจราจรกลับลดลง โดยเฉพาะการเชื่อมต่อเส้นทางระยะยาว

สายการบินในภูมิภาคละตินอเมริกา ก็จะมีการขาดทุนสูงขึ้นถึงหนึ่งเท่าตัว เป็นจำนวน 200 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เช่นกัน ความต้องการเดินทางลดลงอย่างหนักจากวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน โดยเฉพาะวิกฤตทางเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาซึ่งส่งผลกระทบต่อภูมิภาคนี้อย่างหนัก

สายการบินในภูมิภาคแอฟริกา ก็จะมีการขาดทุนเป็นเงิน 300 เหรียญสหรัฐ ต่อเนื่อง สายการบินในภูมิภาคนี้ จะประสบกับสภาวะการแข่งขันอย่างรุนแรง เพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดให้ได้

ในขณะที่ ICAO ได้คาดการณ์แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินว่าจะสามารถฟื้นตัวขึ้นมาได้ภายในปี 2010 ในด้านการเงิน สำหรับสายการบินของภาคีสมาชิกของ ICAO นั้น คาดว่า การขาดทุนจะปรากฏในปี 2008 แต่จะสามารถกลับมาเป็นกำไรได้ในปี 2009 และ 2010 โดยปริมาณผู้โดยสารในปี 2008 และ 2009 จะลดลงกว่าที่เคยคาดการณ์ไว้ แต่ก็จะกลับมาดีขึ้นในปี 2010

ธุรกิจการบินของไทยในช่วงเดือนธันวาคมนี้ ยังคงได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากเหตุการณ์การปิดล้อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง

หลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้กลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง ตั้งแต่วันที่ 5 ธันวาคมที่ผ่านมา นั้น รายงานจาก บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) พบว่า จำนวนผู้โดยสาร ปริมาณการจราจรทางอากาศ และปริมาณการขนถ่ายสินค้าทางอากาศมีจำนวนลดลง โดยในส่วนของผู้โดยสารมีตัวเลขใช้บริการเฉลี่ยต่อวัน รวมทั้งสิ้นประมาณ 55,737 คน แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศประมาณ 44,149 คน ผู้โดยสารภายในประเทศประมาณ 11,588 คน จากเดิมที่ก่อนหน้านี้มีผู้โดยสารใช้บริการเฉลี่ยต่อวันรวมทั้งสิ้นประมาณ 100,000 คน/วัน หรือลดลงคิดเป็นร้อยละ 44.36

แม้ว่า สายการบินต่างๆ ได้กลับมาเปิดให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิครบทั้ง 105 สายการบินแล้วก็ตาม แต่ปริมาณเที่ยวบินยังคงไม่เพิ่มเท่ากับปกติ โดยปัจจุบันมีจำนวนเที่ยวบินให้บริการรวมทั้งสิ้นเฉลี่ยวันละ 496 เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 362 เที่ยวบิน เที่ยวบินภายในประเทศ 134 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 25.91 จากเดิมมีจำนวนเที่ยวบินเฉลี่ยวันละประมาณ 714 เที่ยวบิน/วัน ส่วนการให้บริการขนถ่ายสินค้าทางอากาศก็มีจำนวนลดลงเช่นกัน โดยปัจจุบันมีตัวเลขการขนส่งสินค้าใช้บริการเฉลี่ยวันละ 2,395 ตัน จากเดิมที่มีตัวเลขการขนส่งสินค้าเฉลี่ยวันละ 3,365 ตัน หรือลดลงร้อยละ 28.83

บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด ก็ได้รับความเสียหายในด้านรายได้ค่านำร่องอากาศยานการบินและบริการสัญญาณจราจรทางอากาศ ตลอดการปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและดอนเมือง คิดเป็นเงินประมาณ 10 ล้านบาทเศษ

ในส่วน **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** ได้เตรียมเสนอแผนกู้เงินจำนวน 19,000 ล้านบาท ต่อที่ประชุมคณะกรรมการของบริษัทฯ เพื่อนำเงินมารองรับผลกระทบที่ได้รับการจากการปิดท่าอากาศยานดอนเมือง และสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 25 พฤศจิกายน-5 ธันวาคม 2551ที่ผ่านมา ซึ่งทำให้บริษัทสูญเสียวันละกว่า 500 ล้านบาท ทั้งนี้ ก่อนหน้านี้ คณะกรรมการบริษัทฯ เคยมีมติเห็นชอบในหลักการให้การบินไทยดำเนินการกู้เงินจำนวน 17,000 ล้านบาทไปแล้วครั้งหนึ่ง เพื่อนำมาเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน

สำหรับ**สายการบินนกแอร์** พบว่า ในช่วงที่มีการปิดสนามบินสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง รายได้ของนกแอร์หายไปประมาณ 8 ล้านบาทต่อวัน

จากกรณีการปิดล้อมท่าอากาศยานในครั้งนี้ ทำให้เกิดประเด็นที่ควรต้องพิจารณา 2 ประเด็น คือ

1. การเตรียมความพร้อมสำหรับสถานการณ์ฉุกเฉินเฉพาะหน้าต่างๆ สำหรับท่าอากาศยาน

เป็นประเด็นที่ ทอท. ให้ความสำคัญมากขึ้น แม้ว่า ทอท. จะมีแผนปฏิบัติการไว้รองรับ แต่ก็จะต้องมีการปรับปรุงให้มีความรัดกุมมากขึ้น รวมทั้งมีการซักซ้อมอย่างจริงจัง ตามข้อมูลของ ทอท. นั้น แผนปฏิบัติเพื่อรองรับสถานการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้น ณ ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบทุกแห่งของ ทอท. เป็นไปตามมาตรฐาน ICAO และผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางอากาศแล้ว ซึ่ง ทอท. ได้ส่งแผนให้กับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกหน่วยแล้วเช่นกัน ทั้งนี้ แผนดังกล่าวจะแบ่งสถานการณ์ฉุกเฉิน เป็น 13 สถานการณ์ คือ

- | | |
|---|--|
| 1. อากาศยานอุบัติเหตุ | 2. อากาศยานอุบัติเหตุการณบนพื้นดิน |
| 3. เหตุฉุกเฉินในเที่ยวบิน | 4. เพลิงไหม้อาคารสถานที่และเพลิงระเบิด |
| 5. สินค้าอันตรายก่อให้เกิดอุบัติเหตุเหตุการณ์ | 6. ภัยพิบัติทางธรรมชาติ |
| 7. การก่อวินาศกรรมของฝูงชน | 8. การแทรกแซงโดยมิชอบด้วยกฎหมาย |
| 9. การขู่วางระเบิดอากาศยาน | 10. การขู่วางระเบิดอาคาร |
| 11. วัตถุที่ยังไม่ระเบิด | 12. การเข้ายึดโดยมิชอบด้วยกฎหมาย |
| 13. เหตุฉุกเฉินทางการแพทย์ | |

โดย ทอท. มีการจัดฝึกซ้อมแผนฉุกเฉินตามระยะเวลา ประกอบด้วย 3 วิธี คือ

1. การฝึกซ้อมเต็มรูปแบบ เป็นการซ้อมเหมือนจริง ร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ทุกๆ 2 ปี
2. การฝึกซ้อมบางส่วน เป็นการฝึกซ้อมเฉพาะหน่วย ทำการฝึกทุกปี ยกเว้นปีที่มีการฝึกเต็มรูปแบบ
3. การฝึกซ้อมบนโต๊ะจำลอง เป็นการฝึกซ้อมเพื่อตรวจสอบขั้นตอนในการปฏิบัติงานโต้ตอบ

สถานการณ์ หรือทำความเข้าใจร่วมกันก่อนฝึกเต็มรูปแบบ ทำการฝึกทุกๆ 6 เดือน

2. การเตรียมความพร้อมของท่าอากาศยานสำรอง

ในประเด็นนี้ เป็นประเด็นที่ทั้ง ทอท. และทางท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา ได้ตระหนักถึงความสำคัญและความจำเป็น จากเหตุการณ์การปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง จึงทำให้ต้องใช้ท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภาเป็นฐานการบินชั่วคราว ซึ่งโดยปกติสามารถรองรับเที่ยวบินได้เต็มที่ 30 เที่ยวบินต่อวันเท่านั้น แต่เมื่อใช้เป็นฐานการบินชั่วคราว

ทำให้มีเที่ยวบินให้บริการเพิ่มขึ้นกว่า 100 เที่ยวบินต่อวัน แต่พบว่า ยังต้องมีการพัฒนาเสริมมาตรฐานการบริการถึงระดับสากล เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจการบินและเหตุการณ์ฉุกเฉิน

จะเห็นว่า การปิดล้อมท่าอากาศยานที่เกิดขึ้นนั้น ได้สร้างความเสียหายให้กับอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่ง ทอท. เองก็ต้องให้ความสำคัญกับเรื่องสถานการณ์ฉุกเฉินมากขึ้น ดังนั้น สบพ. อาจพิจารณาจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมระยะสั้น หรือ การสัมมนา เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรในหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินงานท่าอากาศยานในประเด็นต่างๆ โดยเฉพาะใน 13 สถานการณ์หลักข้างต้น ซึ่งที่น่าสนใจ คือ เรื่อง DGR เรื่องของการบริหารท่าอากาศยาน เป็นต้น

นอกจากนี้ ทอท. ได้กำหนดแผนธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปี 2552 โดยจะมีการปรับแผนให้รองรับกับการชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจ โดยจะเน้นการหารายได้ที่มาจากกิจกรรมที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบินมากขึ้น เช่น การนำทรัพย์สินที่ไม่เกิดประโยชน์มาพัฒนาให้เกิดรายได้ โดยนำพื้นที่ว่าง ซึ่งอยู่ทางด้านฝั่งตะวันออกเฉียงเหนือของ ทสภ. จำนวน 1,140 ไร่ มาพัฒนาเป็น Airport Business Center ซึ่งจะมีทั้งศูนย์ประชุม และแสดงสินค้านานาชาติ สำนักงานและโรงแรม ฯลฯ และจะมีการพัฒนาพื้นที่ จำนวน 723 ไร่ ซึ่งอยู่ทางทิศตะวันออก ของ ทสภ. ให้เป็นนิคมอุตสาหกรรม และเป็นสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน เป็นต้น

จะเห็นว่า แผนธุรกิจของ ทสภ. นี้ ประเด็นหนึ่งในเรื่องการพัฒนาที่ดินส่วนหนึ่งเป็นสถาบันการศึกษาที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งก็เป็นประเด็นที่ สบพ. อาจนำมาพิจารณาถึงความเป็นไปได้ในการร่วมมือใช้ประโยชน์พื้นที่ดังกล่าว

ด้านธุรกิจการบิน

ธุรกิจการบินของไทยในปี พ.ศ. 2552 นั้น ยังคงอยู่ในสถานะที่ชะลอตัว โดย สายการบินไทย นั้น เตรียมปรับแผนกลยุทธ์ปี 2552 ใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจโลก และอุตสาหกรรมการบิน โดยได้ปรับปรุงเส้นทางบิน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ

สำหรับเส้นทางภายในประเทศนั้น สายการบินไทยเตรียมยุติการบิน 2 เส้นทาง คือ เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก และ เส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เนื่องจากมีผู้โดยสารใช้บริการน้อย และมีผลประกอบการที่ขาดทุนถึง 60 ล้านบาท ในปี 2551 ส่วนเส้นทาง เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน มีความลำบากในการทำการบินเพราะสภาพภูมิอากาศไม่เอื้ออำนวย และผลประกอบการก็ขาดทุน 5-6 ล้านบาท ในเส้นทางนี้ สายการบินไทย อาจพิจารณาเปิดให้เอกชนเข้ามาบริการแทน ในลักษณะเที่ยวบินร่วม โดยสายการบินไทยจะรับผู้โดยสารจากต่างประเทศมายังท่าอากาศยานเชียงใหม่ และให้สายการบินเอกชนรับช่วงส่งต่อไปที่แม่ฮ่องสอน โดยล่าสุด บริษัทสยาม เจนเนอรัล เอวิเอชัน จำกัด (SGA) ได้แสดงความสนใจที่จะทำการบิน โดยระบุว่า จะใช้เครื่องบินแบบ 12 ที่นั่ง บินในเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน ใช้เวลาบินประมาณ 20 นาที

ส่วนเส้นทางบินระหว่างประเทศนั้น พบว่า จำนวนผู้โดยสารของการบินไทยลดลงประมาณร้อยละ 40 โดยผู้โดยสารแถบเอเชียซึ่งเป็นกลุ่มหลัก ทั้งจากจีน ญี่ปุ่น เกาหลี และไต้หวัน ลดลงมาก จากปัญหาเศรษฐกิจโลก และ

ความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ โดย การบินไทย จะพิจารณาปรับแผนการตลาดเพื่อให้แข่งขันได้มากขึ้น โดยเฉพาะตลาดในกลุ่มตะวันออกกลางที่กำลังซื้อ และการบินไทยยังไม่ได้เปิดทำการบิน

อย่างไรก็ตาม การบินไทยได้เริ่มดำเนินการแผนลดค่าใช้จ่ายด้วยการขอเลื่อนการชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A330 ให้กับแอร์บัส ซึ่งตามแผนบริษัทจะรับมอบในปี 2552 จำนวน 6 ลำ ซึ่งล่าสุดทางบริษัทแอร์บัสได้ตอบยืนยันมาแล้วว่า แอร์บัส ยินดีเลื่อนการชำระค่าเครื่องบินแอร์บัส A330 ออกไป 3 เดือน ซึ่งจะช่วยให้บริษัทมีสภาพคล่องทางการเงินดีขึ้น อย่างไรก็ตาม ล่าสุดนั้น บกท. ได้ขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบินแอร์บัสออกไปก่อนแล้ว

จากสถานการณ์ในปัจจุบันของ บกท. ซึ่งเป็นสายการบินที่ใหญ่ที่สุดของไทย อาจกล่าวได้ว่า ตลาดธุรกิจการบินของไทยอยู่ในช่วงชะลอตัว โดยพบว่า ความต้องการเดินทางทางเครื่องบินของลูกค้ายหลักมีลดลง และมีการชะลอตัวในการขยายฝูงบิน ดังนั้น การเพิ่มจำนวนบุคลากรด้านการบินจึงมีความเป็นไปได้ไม่มากนัก

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าราคาน้ำมันที่ปรับตัวลดลง เนื่องจากอัตราค่าน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลกปรับลดลง จะยังคงเป็นปัจจัยบวกต่ออุตสาหกรรมการบิน ทำให้มีการปรับลดลงของค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง ของสายการบินไทย ซึ่งการปรับลดครั้งนี้ นับเป็นครั้งที่ 3 ในช่วงเวลา 2 เดือน และจะมีผลตั้งแต่วันที่ 19 ธันวาคม 2551 นี้ โดยอัตราปัจจุบันในเส้นทางบินระหว่างประเทศ เรียกเก็บในอัตราระหว่าง 14.50 เหรียญสหรัฐ ต่อเที่ยวบิน (จากเดิมอัตรา 25 เหรียญสหรัฐ) ถึง 89.50 เหรียญสหรัฐ ต่อเที่ยวบิน (จากเดิมอัตรา 175 เหรียญสหรัฐ) ส่วนเส้นทางบินภายในประเทศทุกเส้นทางปรับลดจากเที่ยวละ 700 บาท เป็น 400 บาท ยกเว้นเส้นทาง เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน ปรับลดจากเที่ยวละ 600 บาท เป็น 200 บาท

สายการบินวันทูโกนั้น ตั้งแต่กลับมาเปิดให้บริการอีกครั้ง เมื่อวันที่ 5 ธันวาคม 2551 ใน 3 เส้นทาง ได้แก่ ดอนเมือง-เชียงใหม่ เชียงใหม่-ดอนเมือง และดอนเมือง-ภูเก็ต พบว่า จำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการลดลงอย่างมาก โดยผู้โดยสารที่เป็นชาวต่างชาติ พบว่า ได้ลดลงกว่าร้อยละ 40 เนื่องจากผู้โดยสารยังคงมีความกังวลในเรื่องของสถานการณ์ทางการเมืองของประเทศไทย รวมทั้งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจของโลก ดังนั้น สายการบินวันทูโกจึงได้ชะลอการเปิดเที่ยวบินเพิ่มเติมในเส้นทางหาดใหญ่ เชียงราย และนครศรีธรรมราช ออกไปก่อน เพื่อลดผลกระทบจากต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มสูงขึ้น ทั้งนี้ ตามแผนเดิม สายการบินวันทูโก จะมีการเปิดเส้นทางการบินเพิ่มเติมภายในเดือนธันวาคมนี้

จะเห็นว่า ธุรกิจการบินของไทยในช่วงที่ผ่านมาอยู่ในช่วงชะลอตัว โดยสายการบินต่างมีการปรับแผนตารางการบิน เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน แต่ประเด็นที่น่าสังเกต คือ แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะลดลง ซึ่งส่งผลให้สายการบินปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน เป็นผลต่อเนื่องให้ค่าใช้จ่ายในการเดินทางโดยสารเครื่องบินลดลง ซึ่งน่าจะเป็นสิ่งที่กระตุ้นความต้องการโดยสารเครื่องบินได้ แต่สายการบินต่างชะลอการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการที่ลดลง อย่างไรก็ตาม หากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถฟื้นตัว และสามารถเรียกความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวกลับมาได้ ก็คาดว่า สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของไทยจะดีขึ้น

ส่วนธุรกิจการบินของต่างชาตินั้น ประเด็นที่น่าจับตามองที่สุด คือ **ข่าวการควบรวมกิจการของสายการบินบริติช แอร์เวย์ส ของอังกฤษ และ สายการบินแควนตัสของออสเตรเลีย** ซึ่งกำลังอยู่ระหว่างการเจรจากันเพื่อหาความเป็นไปได้ในการควบรวมกิจการ

ทั้งนี้ การควบรวมกิจการครั้งนี้ เกิดขึ้นจากการที่เกิดวิกฤตการเงินโลกซึ่งส่งผลกระทบอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบิน ซึ่งนักวิเคราะห์เชื่อว่าวิกฤตเศรษฐกิจจะทำให้การควบรวมกิจการสายการบินเกิดขึ้นอย่าง

กว้างขวาง แม้ราคาน้ำมันจะลดลงมาก แต่จำนวนผู้โดยสารก็ลดลงเร็วกว่า ซึ่งนับเป็นความท้าทายและอุปสรรคประการสำคัญที่สายการบินจะต้องเผชิญในปีนี้

ด้านท่าอากาศยาน

ในขณะที่ท่าอากาศยานของไทยประสบกับปัญหาความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังประเทศไทย รวมทั้งผู้ประกอบการที่ท่าอากาศยาน แต่ท่าอากาศยานของสิงคโปร์ กลับมีการจูงใจอย่างต่อเนื่องให้สายการบินต่างชาติทำการบินเข้าสู่สิงคโปร์ โดยการลดค่าธรรมเนียมลงจอดสนามบิน ค่าเช่าสำนักงาน เลานจ์ และโกดัง ภายในบริเวณท่าอากาศยาน เพิ่มเติมอีก พร้อมทั้งขยายความช่วยเหลือทางการเงินอื่นๆ กับสายการบินที่กำลังเผชิญกับวิกฤตการณ์ทางเศรษฐกิจทั่วโลก ทั้งนี้ ผู้โดยสารทั้งหมดในสนามบินชางอี ในเดือน พ.ย. มีจำนวนลดลงถึงร้อยละ 3.2 อยู่ที่ 3.08 ล้านคน เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ขณะที่ยอดผู้โดยสารตลอด 11 เดือนแรกของปีนี้ มีจำนวนเพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 อยู่ที่ 34.2 ล้านคน

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ทางการเมืองที่เกิดขึ้นนั้น นอกจากจะส่งผลกระทบในเชิงลบต่อความเชื่อมั่นต่อประเทศไทยในสายตาของชาวต่างชาติแล้ว ยังอาจกลายเป็นโอกาสให้ประเทศคู่แข่งอื่นๆ สร้างความสามารถในการแข่งขันให้กับตัวเอง ดังรายได้และโอกาสมหาศาลไปจากประเทศไทย อันจะนำมาซึ่งความสูญเสียต่อเศรษฐกิจไทยในระยะยาว ทั้งในอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบิน และการลงทุนจากต่างประเทศ การค้าระหว่างประเทศอีกด้วย

ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ

จากกรณีปัญหาการแทรกแซงคลื่นวิทยุการบินของคลื่นวิทยุชุมชน นั้น ล่าสุด บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้พัฒนาเครื่องต้นแบบอุปกรณ์กรองคลื่นความถี่สำเร็จเป็นที่เรียบร้อยแล้ว โดยเป็นเครื่องมือที่มีลักษณะเป็น "ฟิลเตอร์" เพื่อติดตั้งตามสถานีวิทยุชุมชนต่างเพื่อไม่ให้เกิดคลื่นรบกวน และจะเสนอให้คณะกรรมการโทรคมนาคมแห่งชาติ (กทช.) พิจารณา

สำหรับเทคโนโลยีการจัดการจราจรทางอากาศในปัจจุบันนั้น บวท. ได้มีการพัฒนาเทคโนโลยีสมัยใหม่ขึ้นมา และได้มีการนำมาใช้แล้ว เช่น ระบบนำร่องแบบ Global Navigation Satellite System (GNSS) ซึ่งเป็นเทคโนโลยีการบินที่ค่อนข้างทันสมัยกว่าประเทศอื่น เพราะมีการติดตั้งระบบที่ใช้ดาวเทียมในการนำร่องแทนระบบเรดาร์ ซึ่งได้ติดตั้งระบบ GNSS นี้ไปแล้วที่สนามบินภูเก็ต และจะดำเนินการในสนามบินกระบี่ สุวรรณภูมิ สมุย ดอนเมือง และขอนแก่น ต่อไป ซึ่งเทคโนโลยี GNSS จะช่วยเพิ่มเติมความแม่นยำในการระบุตำแหน่งอากาศยาน ความสูง และเวลา รวมทั้งสามารถรองรับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินได้ตลอดเวลา และสามารถให้บริการได้ครอบคลุมทั่วโลก ซึ่งนับเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพและความปลอดภัยในด้านการบินให้มากยิ่งขึ้น ลดปริมาณการใช้น้ำมัน ลดผลกระทบการบินที่มีต่อสิ่งแวดล้อมทั้งในด้านมลพิษทางเสียงและการปล่อยมลพิษในอากาศและสามารถ

ประยุกต์ใช้ในงานขนส่งทางบกและทางน้ำ จะช่วยเชื่อมต่อการขนส่งทุกรูปแบบ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยสูงสุดรวมทั้งการบริหารจัดการด้านคมนาคมขนส่งในภาพรวมให้มีประสิทธิภาพ

นอกจากนี้ ยังมีเทคโนโลยีระบบนำทางแบบ Performance Based Navigation (PBN) และระบบติดตามอากาศยานแบบ Automatic Dependent Surveillance (ADS) ซึ่งก็จะเป็นเทคโนโลยีที่จะนำมาใช้ในงานขนส่งและโลจิสติกส์ในภาพรวม ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ อีกด้วย

สำหรับเทคโนโลยี PBN นั้น จากการประชุม ICAO Assembly ครั้งที่ 36 ก็มีความต้องการให้นำระบบ PBN มาใช้สำหรับ en route และ terminal operations รวมทั้ง approach procedures with vertical guidance (APV) สำหรับอุปกรณ์เครื่องบินทางวิ่งทั้งหมด จะต้องแล้วเสร็จภายในปี 2016

อย่างไรก็ตาม สำหรับภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้ คณะทำงาน APANPIRG ได้เตรียมแผนการนำระบบ PBN เข้ามาใช้ในภูมิภาคนี้ไว้แล้ว ดังนั้น การฝึกอบรมหลักสูตรเกี่ยวกับ PBN ของ สบพ. จึงน่าจะเป็นที่ต้องการของหน่วยงานด้านการบินในประเทศต่างๆ ที่ต้องเตรียมความพร้อมสำหรับการนำเทคโนโลยีนี้เข้ามาใช้

ในช่วงเดือนธันวาคม 2551 ซึ่งเป็นเดือนสุดท้ายของปี 2551 นี้ หลายหน่วยงานด้านการบิน ได้คาดการณ์ถึงแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินของปีหน้า แม้ IATA จะคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะยังคงได้รับผลกระทบและจะอยู่ในสภาวะขาดทุน ในขณะที่ ICAO มองว่า ในปีหน้า และ 2010 นั้น อุตสาหกรรมการบินจะฟื้นตัวขึ้น สำหรับในประเทศไทยนั้น อุตสาหกรรมการบินยังคงอยู่ในสภาวะชะลอตัว โดยเฉพาะผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่สงบภายในประเทศ และการปิดล้อมท่าอากาศยานใน กทม. ซึ่งส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยวและนักลงทุน ทำให้ความต้องการการเดินทางทางอากาศลดน้อยลง แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ลดต่ำลงอย่างต่อเนื่อง ก็ไม่อาจกระตุ้นการฟื้นตัวได้มากนัก

อย่างไรก็ตาม หลายหน่วยงานได้ตระหนักถึงการเตรียมความพร้อมสำหรับรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉินที่มีความสำคัญมาก ดังนั้น สบพ. เองก็อาจพิจารณาจัดการฝึกอบรมในเรื่องที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ความรู้แก่บุคลากรของหน่วยงานต่างๆ ด้านการบิน ทั้งนี้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยและนิรภัยการบินสูงสุด

นอกจากนี้ สบพ. จะต้องเตรียมความพร้อมขององค์กรสำหรับภารกิจการพัฒนาบุคลากรด้านการบินที่มีทักษะและความชำนาญ รวมทั้งการพิจารณาการฝึกอบรมให้ทันตามเทคโนโลยีสมัยใหม่ในด้านการบินด้วย ตามธีมของ ICAO และกิจกรรมต่างๆ ที่จะเกิดขึ้น ในปี 2009-2010 นี้ เพื่อแสดงบทบาทและศักยภาพขององค์กรในระดับชาติและระดับสากล
