



สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร เอกสารประกอบการพิจารณา



กรอบการเจรจา การบินเพื่อจัดทำความตกลง ว่าด้วยบริการเดินอากาศ

อ.พ. ๕/๒๕๕๕ การประชุมร่วมกันของรัฐสภา สมัยสามัญนิติบัญญัติ

จัดทำโดย กลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ
โทร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐-๒

เรียกดูเอกสารได้ที่

www.parliament.go.th/library

**กรอบการเจรจา
การบินเพื่อจัดทำความตกลง
ว่าด้วยบริการเดินอากาศ
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)**

คำนำ

เอกสารประกอบการพิจารณา (อ.พ.) นี้ จัดทำขึ้นในเวลาจำกัด เพื่อให้ทันใช้ประโยชน์ในการพิจารณากรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ โดยรวบรวมข้อมูล สถิติ ข้อเท็จจริง บทความ ข่าวจากสื่อต่าง ๆ และ/หรือสรุปผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นข้อมูลเบื้องต้นแก่สมาชิกวุฒิสภาและผู้สนใจทั่วไป หากมีข้อผิดพลาดประการใดขออภัยไว้ ณ ที่นี้ด้วย

อนึ่ง เอกสารประกอบการพิจารณานี้ กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑,๒,๓ สำนักวิชาการ เป็นผู้จัดทำ และเผยแพร่ทาง www.parliament.go.th/library ผู้ใดนำข้อความหรือส่วนหนึ่ง ส่วนใดในเอกสารนี้ไปลงพิมพ์ในเอกสารอื่น โปรดอ้างอิงที่มากำกับไว้ด้วย ต้องการรายละเอียดเพิ่มเติม โปรดติดต่อกลุ่มงานบริการวิชาการ สำนักวิชาการ หมายเลขโทรศัพท์ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ - ๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘ และ ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๙

กลุ่มงานบริการวิชาการ

สำนักวิชาการ

สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร

บทสรุปสำหรับสมาชิกรัฐสภา

๑. ความเป็นมา : ตามอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ข้อ ๖ กำหนดให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศจะทำการบินผ่านหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐใดรัฐหนึ่งได้นั้น จะต้องได้รับอนุญาตจากรัฐเจ้าของดินแดนก่อน ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีของอนุสัญญาฯ ดังกล่าว ได้เจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับรัฐคู่ภาคี เพื่อใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคีดำเนินบริการระหว่างกัน และได้หารือปรับปรุงแก้ไขความตกลงฯ เป็นระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพการณ์ที่เปลี่ยนแปลงไป

๒. เหตุผลและความจำเป็น : ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่ทำขึ้นเป็นแม่บทในการเจรจาและสาระในการเจรจาระหว่างประเทศไทยกับรัฐคู่ภาคีแต่ละรัฐจะมีความคล้ายคลึงกัน เพราะใช้มาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับกันระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กระทรวงคมนาคมจึงได้จัดทำกรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศเพื่อใช้เป็นร่างมาตรฐานในการเจรจากับรัฐคู่ภาคีทั้งที่ได้มีการเจรจาทำความตกลงฯ ไว้แล้ว และที่ยังมิได้มีความตกลงฯ กับประเทศไทยมาก่อน ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยในการเจรจาหากจำเป็นอาจปรับเปลี่ยนถ้อยคำ และสาระของความตกลงฯ เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายของรัฐนั้นๆ ได้

๓. สาระสำคัญ : กรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศเป็นแนวทางในการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศที่สามารถใช้ในการเจรจากับทุกรัฐ โดยใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคีดำเนินบริการระหว่างกัน การเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศจะสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทย กฎหมาย ข้อบังคับภายในประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะ แนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และยึดหลักการต่างตอบแทนระหว่างประเทศไทยกับรัฐภาคี โดยมุ่งให้เกิดประโยชน์โดยรวมสูงสุดแก่ประเทศไทย ซึ่งการตกลงจะเป็นรูปแบบการเจรจาการบินหรือการโต้ตอบทางหนังสือครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้ (๑) ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ จะระบุหลักกว้าง ๆ เป็นกรอบในการกำกับดูแลและพิจารณาอนุญาตสายการบินของรัฐภาคีในการทำการบินระหว่างกัน (๒) บันทึกความเข้าใจ เป็นเอกสารระบุการตกลงเพิ่มเติมเรื่องสิทธิการบินต่าง ๆ ที่แต่ละฝ่ายจะได้รับ (๓) หนังสือโต้ตอบระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศหรือระหว่างรัฐบาลของภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขความตกลงฯ หลัก หรือแก้ไขบันทึกความเข้าใจ

๔. วิเคราะห์ผลกระทบ : กรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศจะทำให้รัฐบาลไทยสามารถในการเจรจากับรัฐคู่ภาคีเพื่อจัดทำหรือปรับปรุงความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกัน เพื่อให้สายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินระหว่างกันได้ โดยสอดคล้องกับปริมาณการจราจร ความต้องการของผู้โดยสารและธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งจะส่งผลดีต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การค้าและการบริการระหว่างประเทศให้เจริญเติบโตได้อย่างมีศักยภาพต่อไป

เอกสารประกอบการพิจารณา

สารบัญ

	หน้า
๑. บทสรุปสำหรับสมาชิกวุฒิสภา	ก
๒. สรุปสาระสำคัญประกอบการพิจารณาเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)	๑
๓. ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน	๒
๔. ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	๓
๕. ปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้า	๔
๖. ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก	๕
๗. จำนวนเที่ยวบิน	๖
๘. สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕	๗
๙. ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง	๑๘
๑๐. ภาคผนวก	
- กรอบการพิจารณาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ	๒๔

ผู้รับผิดชอบ

นางวิจิตรา วัชรภรณ์

นางสาวเยาวนิจ สุนนานนท์

ผู้อำนวยการสำนักวิชาการ

วิทยากรเชี่ยวชาญ

บังคับบัญชาข้าราชการในกลุ่มงานบริการวิชาการ ๒

ผู้จัดทำและรับผิดชอบ

นางอาริยา สุขโต

นายทศนารถ เมฆประยูร

นางสาวสุนันท์ เจสละ

นางสาวอุไร ธรรมเพชร

นางสาวสุพรรณิศา พรหมบุตร

วิทยากรชำนาญการ

นิติกรปฏิบัติการ

เจ้าพนักงานบันทึกข้อมูลปฏิบัติงาน

เจ้าพนักงานธุรการชำนาญงาน

เจ้าพนักงานธุรการปฏิบัติงาน

พฤษภาคม ๒๕๕๕

สรุปสาระสำคัญ
กรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ
(คณะรัฐมนตรี เป็นผู้เสนอ)

กรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศเป็นแนวทางในการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ เพื่อใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคีดำเนินบริการมายัง/ไปจากอาณาเขตของตน โดยการเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศควรสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาลไทย กฎหมาย ข้อบังคับภายในประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะ แนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้องและยึดหลักการต่างตอบแทนระหว่างประเทศไทยกับรัฐภาคี โดยมุ่งให้เกิดประโยชน์โดยรวมสูงสุดแก่ประเทศไทย ซึ่งโดยทั่วไปการตกลงจะเป็นรูปแบบการเจรจาการบินหรือการโต้ตอบทางหนังสือ โดยจัดทำเป็นเอกสาร ๓ ประเภทหลักในการตกลงและใช้ประกอบกัน ซึ่งครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

๑. ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ซึ่งจะระบุหลักกว้าง ๆ เป็นกรอบในการกำกับดูแล และเป็นกรอบในการพิจารณาอนุญาตสายการบินของรัฐภาคีในการทำการบินระหว่างกัน โดยระบุข้อบทต่าง ๆ เช่น การให้สิทธิ การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการเพิกถอน พักใช้และจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ การบังคับใช้กฎหมาย ใบพิกัดเส้นทาง เป็นต้น ซึ่งโดยทั่วไปจะไม่ได้แก้ไขปรับปรุงบ่อยนัก

๒. บันทึกความเข้าใจ ซึ่งเป็นเอกสารระบุการตกลงเพิ่มเติมเรื่องสิทธิการบินต่าง ๆ ที่สายการบินของแต่ละฝ่ายจะได้รับ หรือการตกลงเสริมจากความตกลงฯ หลัก เช่น สิทธิความจุความถี่ สิทธิรับขนการจราจร เส้นทางบิน การแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดความร่วมมือของสายการบิน ซึ่งจะมีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เป็นระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ พัฒนาการของตลาด กฎหมาย หรือนโยบายของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง

๓. หนังสือโต้ตอบระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ หรือระหว่างรัฐบาลของภาคีที่เกี่ยวข้อง เพื่อแก้ไขความตกลงฯ หลัก แก้ไขบันทึกความเข้าใจ โดยการโต้ตอบเป็นลายลักษณ์อักษร หรือเพื่อยืนยันการตกลงเรื่องต่าง ๆ ภายหลังจากที่มีการเจรจาแล้วเพื่อให้มีผลใช้บังคับอย่างเป็นทางการ

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน

ปีงบประมาณ	ประเภทอากาศยาน					รวม	ปริมาณ เที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%)
	ระหว่างประเทศ		อากาศ ยาน ที่บิน ผ่าน	อากาศยานพล เรือน ภายในประเทศ	อากาศ ยาน ทหาร		
	บินลง ประจำ	บินลง ไม่ ประจำ					
2545	133,716	11,294	28,572	73,669	11,817	259,068	-
2546	132,642	11,775	33,099	72,449	12,214	262,179	1.20
2547	157,280	12,418	37,291	86,626	13,665	307,280	17.20
2548	168,800	15,931	40,360	96,847	15,297	337,235	9.75
2549	178,807	14,656	42,120	102,610	11,832	350,025	3.79
2550	198,068	15,087	46,741	110,754	12,507	383,157	9.47
2551	204,924	16,615	50,062	112,067	14,720	398,388	3.98
2552	186,811	10,865	46,205	105,059	15,951	364,891	-8.41
2553	202,426	13,700	50,105	118,081	14,087	398,399	9.18
2554	228,050	20,475	57,310	137,760	12,672	456,267	14.53

*ที่มา : บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

งบ ประมาณ	พลเรือน					ทหาร			รวม	ปริมาณ เที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%)
	ระหว่าง ประเทศ	ภายใน ประเทศ	อากาศ ยาน ทั่วไป	หน่วยงาน ราชการ อื่นๆ	บิน ผ่าน	ระหว่าง ประเทศ	ภายใน ประเทศ	บิน ผ่าน		
2550	187,330	79,075	0	0	1,775	0	3,878	0	272,058	-
2551	195,879	60,580	0	0	1,880	0	0	4,095	262,434	-3.54
2552	173,928	68,471	0	0	1,541	0	0	3,757	247,697	-5.62
2553	186,504	75,764	0	0	2,379	0	0	3,984	268,631	8.45
2554	211,080	78,013	0	0	2,362	0	0	4,346	295,801	10.11

ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

ปีงบประมาณ	ระหว่างประเทศ					ภายในประเทศ					รวม	ปริมาณเที่ยวบิน เปลี่ยนแปลง (%)
	พล เรือน	อากาศ ยาน ทั่วไป	หน่วยงาน ราชการ อื่นๆ	ทหาร ตำรวจ	บิน ผ่าน	พลเรือน	อากาศ ยาน ทั่วไป	หน่วยงาน ราชการ อื่นๆ	ทหาร ตำรวจ	บิน ผ่าน		
2550	185	1,112	8	281	9	27,648	27,353	358	34,702	1,720	93,376	-
2551	561	1,917	18	331	77	41,512	18,002	242	29,190	1,580	93,430	0.06
2552	138	1,118	8	235	678	20,392	16,148	141	29,240	2,554	70,652	-24.38
2553	94	1,418	6	235	278	21,532	19,689	79	34,038	1,836	79,205	-12.11
2554	490	1,820	36	329	143	33,168	18,351	72	27,844	1,646	83,899	5.93

หมายเหตุ : ได้มีการเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิเมื่อวันที่ 29 กันยายน 2549

*ที่มา : บริษัท วิหุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

ปริมาณการขนส่งสินค้าขาเข้า

หน่วย : ล้านบาท

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	3,285,671	4,194,744	3,085,635	3,964,231
ทางรถไฟ	6,825	5,898	1,936	1,200
ทางรถยนต์	179,621	262,966	283,230	315,527
ทางเครื่องบิน**	1,323,561	1,436,110	1,222,787	1,553,076
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	76,270	62,739	6,943	5,935
รวม	4,871,948	5,962,456	4,600,531	5,839,968

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	101,774	99,370	90,702	96,263
ทางรถไฟ	77	70	24	14
ทางรถยนต์	3,417	7,737	12,142	12,730
ทางเครื่องบิน**	223	241	206	265
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	8,481	6,200	0	1
รวม	113,972	113,618	103,075	109,273

*ที่มา : กรมศุลกากร

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

ปริมาณการขนส่งสินค้าขาออก

หน่วย : ล้านบาท

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	3,511,158	3,950,855	3,370,534	4,016,531
ทางรถไฟ	36,453	17,171	9,042	11,360
ทางรถยนต์	282,915	384,157	346,760	479,565
ทางเครื่องบิน**	1,463,610	1,485,887	1,459,151	1,660,505
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	7,977	13,291	9,100	8,324
รวม	5,302,113	5,851,361	5,194,587	6,176,285

หน่วย : พันตัน

การขนส่งสินค้า	2550	2551	2552	2553
ทางเรือ	92,812	93,907	91,717	96,128
ทางรถไฟ	685	296	164	158
ทางรถยนต์	7,751	8,372	9,122	10,182
ทางเครื่องบิน**	462	418	397	459
ทางไปรษณีย์ภัณฑ์และอื่น ๆ	1	2	1	0
รวม	101,711	102,996	101,401	106,927

*ที่มา : กรมศุลกากร

รวบรวมโดย : ศูนย์เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร สำนักงานปลัดกระทรวงคมนาคม

จำนวนเที่ยวบิน

เดือน	2553		2554		2555	
	จำนวน เที่ยวบิน	อัตรา เติบโต ของเที่ยวบิน	จำนวน เที่ยวบิน	อัตรา เติบโต ของเที่ยวบิน	จำนวน เที่ยวบิน	อัตรา เติบโต ของเที่ยวบิน
ม.ค.	13,210	8.80%	14,359	8.70%	15,710	9.41%
ก.พ.	11,962	11.09%	13,524	13.06%	14,620	8.10%
มี.ค.	13,190	9.80%	14,894	12.92%	15,756	5.79%
เม.ย.	12,668	4.75%	14,555	14.90%		
พ.ค.	11,865	1.81%	13,871	16.91%		
มิ.ย.	10,794	0.53%	13,281	23.04%		
ก.ค.	12,190	5.09%	14,191	16.42%		
ส.ค.	12,555	4.92%	14,443	15.04%		
ก.ย.	11,823	5.05%	13,643	15.39%		
ต.ค.	12,964	7.12%	15,375	18.60%		
พ.ย.	13,199	10.59%	13,938	5.60%		
ธ.ค.	14,219	8.79%	14,889	4.71%		

หมายเหตุ : จำนวนเที่ยวบินโดยรวมของสนามบินสุวรรณภูมิ และสนามบินดอนเมืองในเดือนมีนาคม 2555 มีจำนวน 15,756 เที่ยวบิน โดยเป็นของสนามบินดอนเมืองจำนวน 1,433 เที่ยวบิน

*ที่มา : บริษัท บริการเชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (มหาชน)

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย* ประจำเดือนเมษายน พ.ศ. ๒๕๕๕

สรุปข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทยประจำเดือนเมษายน ๒๕๕๕ นี้ ขอเริ่มจากการสรุปรายงานผลการขนส่งทางอากาศประจำเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ ของ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ซึ่งได้รายงานไว้เมื่อวันที่ ๒ พฤษภาคม ๒๕๕๕ โดยสามารถสรุปประเด็นสำคัญได้ดังนี้

ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร ในเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า มีอัตราการขยายตัวเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๗.๖ - โดยความต้องการเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๖ และความต้องการเดินทางในเส้นทางภายในประเทศเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๕ ในขณะที่ความสามารถในการให้บริการผู้โดยสารของสายการบินในเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๔ เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๘.๓ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๒.๔ ส่วนปริมาณความต้องการการขนส่งสินค้าทางอากาศก็เพิ่มขึ้นร้อยละ ๐.๓ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ในขณะที่ความสามารถในการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น เพิ่มขึ้นร้อยละ ๑.๗ ซึ่งสูงกว่าปริมาณความต้องการ ทำให้อัตราส่วนการบรรทุกสินค้าต้องพิจารณาให้ดี

อย่างไรก็ตาม สำหรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่มีการขยายตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๖ นั้น IATA พบว่า เหตุการณ์ความไม่ปกติที่เกิดขึ้นในปี ๒๕๕๔ อันได้แก่ เหตุการณ์ความไม่สงบในอาหรับเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ ๒๕๕๔ ซึ่งทำให้ปริมาณการเดินทางในภูมิภาคตะวันออกกลางและแอฟริกาเหนือลดลง และเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิในประเทศญี่ปุ่น เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ ซึ่งกระทบต่อการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางทางของผู้โดยสารในเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ นี้ สูงเกินจริง โดยหากไม่มีเหตุการณ์ข้างต้นเกิดขึ้น ปริมาณความต้องการจะอยู่ที่ร้อยละ ๕.๕

เช่นเดียวกับปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ จะพบว่าเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๐.๓ ซึ่งเป็นเพราะว่า เทศกาลตรุษจีนเมื่อปีก่อน ตรงกับเดือนกุมภาพันธ์ จึงทำให้การขนส่งสินค้าในเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ มีปริมาณมาก เนื่องจากโรงงานเริ่มเปิดทำงานอีกครั้งหลังการหยุดงานในเทศกาลตรุษจีน แต่เมื่อพิจารณา เปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสที่ ๔ ของปี ๒๐๑๑ จะพบว่า อัตราการขนส่งสินค้าตันต่อกิโลเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔

เมื่อพิจารณาถึงภาพรวมของการเดินทางของผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศในเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จะพบว่า ปริมาณความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นร้อยละ ๙.๖ ขณะที่ความสามารถในการให้บริการของสายการบิน อยู่ที่ร้อยละ ๕ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๗.๗ เพิ่มขึ้นร้อยละ ๓.๒ และเมื่อพิจารณาในแต่ละภูมิภาค จะพบว่า

*ที่มา : แผนวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ภูมิภาค	ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสาร (Demand)	ความสามารถในการให้บริการของสายการบิน (Capacity)	อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ย (Load Factor)
ยุโรป	๘.๘	๔.๑	๗๘.๕
เอเชียแปซิฟิก	๘.๑	๔.๓	๗๖.๕
อเมริกาเหนือ	๕.๓	๐.๙	๘๐.๓
ตะวันออกกลาง	๒๐.๙	๑๒.๔	๗๘.๗
ละตินอเมริกา	๗.๗	๖.๗	๗๗.๙
แอฟริกา	๑๔.๓	๑๐.๗	๖๔.๘

สายการบินของภูมิภาคยุโรป และ สายการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการขยายตัวในระดับที่ใกล้เคียงกันมาก โดยปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๘.๘ และ ๘.๑ เมื่อเทียบกับความสามารถในการให้บริการของสายการบินซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔.๑ และ ๔.๓ โดยมีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยร้อยละ ๗๘.๕ และ ๗๖.๕ ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่น่าสนใจ คือ IATA มีข้อสังเกตว่า หากไม่มีเหตุการณ์แผ่นดินไหวและสึนามิเกิดขึ้นที่ประเทศญี่ปุ่น เมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ ซึ่งส่งผลให้ปริมาณความต้องการเดินทางลดลงไปอย่างมากนั้น อัตราการขยายตัวของความต้องการเดินทางทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ควรจะเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๕.๕ ไม่ใช่ร้อยละ ๘.๑ อย่างตัวเลขที่เป็นอยู่

นอกจากนี้ อีกประเด็นที่น่าสนใจ คือ จะเห็นว่า ภูมิภาคยุโรปเริ่มปรากฏให้เห็นถึงการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินแล้ว แม้ว่าหลายประเทศในภูมิภาคยุโรปนี้ยังประสบภาวะเศรษฐกิจถดถอย การขยายตัวนี้ส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเดินทางเพื่อธุรกิจและการส่งออกของยุโรปไปยังภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งกว่า

สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ ก็มีปริมาณการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๕.๓ ในขณะที่ความสามารถในการให้บริการของสายการบินเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๐.๙ จึงทำให้อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๐.๓ ซึ่งสูงสุดในทุกภูมิภาค ทั้งนี้ แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวของเศรษฐกิจในสหรัฐอเมริกา โดยเฉพาะความเชื่อมั่นของผู้บริโภคที่เพิ่มขึ้น

ปริมาณความต้องการเดินทางด้วยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง เพิ่มขึ้นสูงถึงร้อยละ ๒๐.๙ โดยความสามารถในการให้บริการของสายการบินเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๑๒.๔ และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๘.๗ IATA มีข้อสังเกตกับตัวเลขการขยายตัวของภูมิภาคนี้เช่นเดียวกัน โดย IATA ประเมินว่าแม้ว่าตัวเลขปริมาณความต้องการเดินทางจะเป็นอัตราการเติบโตที่สูงที่สุด แต่เป็นผลมาจากเหตุการณ์ความไม่สงบในอาหรับที่ทำให้ปริมาณการเดินทางที่ต่ำมากเมื่อปีก่อน ดังนั้น IATA จึงคาดการณ์ว่า ตัวเลขการขยายตัวของอัตราการขนส่งผู้โดยสารของภูมิภาคนี้เป็นตัวเลขที่สูงกว่าที่ควรเป็นประมาณร้อยละ ๗

เช่นเดียวกับอัตราการเติบโตของปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคแอฟริกาซึ่งอยู่ที่ร้อยละ ๑๔.๓ แต่ IATA ก็มีข้อสังเกตว่า การชะลอตัวของการขนส่งผู้โดยสารเมื่อเดือนมีนาคม ๒๕๕๔ เนื่องจากเหตุการณ์ความไม่สงบในอาหรับนั้น เป็นเหตุให้ตัวเลขดังกล่าวสูงเกินความจริงไปร้อยละ ๑๑ ทั้งนี้ ความสามารถในการ

การให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๐.๗ และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๖๔.๘๘ ซึ่งแม้ว่าจะเป็นตัวเลขการเติบโตที่ต่ำสุดในทุกภูมิภาค แต่ก็แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการจากปีก่อน

ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารสายการบินในภูมิภาคละตินอเมริกาเพิ่มขึ้นร้อยละ ๗.๗ และความสามารถในการให้บริการของสายการบินก็เพิ่มขึ้นร้อยละ ๖.๗ โดยอัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๗.๙ ตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องของภูมิภาคนี้ตั้งแต่ช่วงต้นปี ๒๐๐๙ เป็นต้นมา

โดยภาพรวมสำหรับการขนส่งผู้โดยสารในเส้นทางระหว่างประเทศของสายการบินในภูมิภาคต่างๆ ของโลกนั้น แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งจะเห็นว่าปริมาณความต้องการเดินทาง (demand) ในทุกภูมิภาค จะมีสูงกว่าความสามารถในการให้บริการของสายการบิน (capacity) ทั้งสิ้น นอกจากนี้ จะพบว่า อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยของสายการบินล้วนอยู่ในระดับมากกว่าร้อยละ ๗๕ ยกเว้นภูมิภาคแอฟริกัน

สำหรับการเดินทางในเส้นทางภายในประเทศนั้น มีการเติบโตต่ำกว่าเส้นทางระหว่างประเทศอย่างมาก โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ ๔.๕ สำหรับตลาดการเดินทางเส้นทางภายในประเทศที่น่าสนใจ ได้แก่ ประเทศญี่ปุ่นมีอัตราการเติบโตสูงสุด โดยอยู่ที่ร้อยละ ๑๕.๕ จากเมื่อปีก่อน ซึ่งแสดงให้เห็นว่า อุตสาหกรรมการบินในประเทศญี่ปุ่นได้ฟื้นตัวจากเหตุการณ์ภัยพิบัติเมื่อเดือนมีนาคมปีก่อนซึ่งปริมาณการขนส่งผู้โดยสารต่ำกว่าเมื่อเดือนมีนาคม ๒๐๑๐ ถึงร้อยละ ๒๗

การเดินทางภายในประเทศของจีนนั้น ยังคงเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ ๑๐.๑ แต่ความสามารถในการให้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑๑.๘ และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๘๐.๕

สำหรับตลาดภายในประเทศของสหรัฐอเมริกาในเดือนมีนาคมเพิ่มขึ้นร้อยละ ๑ ในขณะที่ความสามารถในการให้บริการเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๐.๗ และอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๘๔.๓ ซึ่งสูงสุดในทุกตลาด

ส่วนประเทศอินเดีย การขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นร้อยละ ๔ จากปีก่อน ซึ่งเพิ่มขึ้นในอัตราที่ลดลงจากเมื่อสองสามเดือนก่อน และต่ำกว่าความสามารถในการให้บริการของสายการบิน ซึ่งเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ ๔.๘ แสดงให้เห็นถึงเศรษฐกิจที่เริ่มชะลอตัว ทั้งนี้ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ ๗๒.๒

ในขณะที่ตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Air Freight) ทั้งในเส้นทางระหว่างประเทศและภายในประเทศนั้น ได้มีสัญญาณแสดงถึงการขยายตัวครั้งใหม่ โดยอัตราการขนส่งสินค้าตันต่อกิโลเมตร เพิ่มขึ้นร้อยละ ๔ ในเดือนมีนาคมเมื่อเปรียบเทียบกับช่วงไตรมาสที่ ๔ ของปี ๒๐๑๑ อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ จะพบว่าเพิ่มขึ้นเพียงร้อยละ ๐.๓ ซึ่งเป็นเพราะว่า เทศกาลตรุษจีนเมื่อปีก่อนตรงกับเดือนกุมภาพันธ์ จึงทำให้การขนส่งสินค้าในเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ มีปริมาณมาก เนื่องจากโรงงานเริ่มเปิดทำงานอีกครั้งหลังการหยุดงานในเทศกาลตรุษจีน สำหรับปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศของแต่ละภูมิภาคเป็นดังนี้

สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกและยุโรป มีอัตราการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงร้อยละ ๓๖.๑ และ ๑๔.๙ ตามลำดับ ส่วนสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางมีการเติบโตขึ้นถึงร้อยละ ๑๕.๑ ซึ่งตัวเลขนี้ คาดว่าร้อยละ ๕ เป็นผลจากการชะลอตัวของการขนส่งเนื่องจากเหตุการณ์ในอาหรับเมื่อปีก่อน ส่วนการขนส่งสินค้าของสายการบินในภูมิภาคละตินอเมริกา แอฟริกัน และอเมริกาเหนือ นั้น ขยายตัวถึงร้อยละ ๔.๙, ๓.๙ และ ๑.๖ ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม IATA มองว่า ความต้องการขนส่งทางอากาศยังมีปริมาณมาก เมื่อเทียบกับสถานการณ์ทางเศรษฐกิจในปัจจุบัน ซึ่งประเทศในภูมิภาคยุโรปประสบปัญหาเศรษฐกิจถดถอย แม้ว่าจะช่วยให้ผลประกอบการดีขึ้นเล็กน้อย แต่ปัญหาสำคัญ คือ รายได้ที่เพิ่มขึ้นอาจไม่เพียงพอกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินในปี ๒๕๕๕ นี้ เพราะเป็นผลให้ต้นทุนปรับสูงขึ้นตาม โดยพบว่าตั้งแต่เดือนมกราคม ๒๕๕๕ จนถึงปัจจุบัน ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นคิดถึงร้อยละ ๔ และส่งผลให้น้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานคิดเป็นร้อยละ ๓๔ ของต้นทุนดำเนินการของสายการบินแล้ว โดยสายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิคนั้น พบว่า ราคาน้ำมันอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ทำให้ต้นทุนเพิ่มสูงขึ้นถึง ๔๔.๑๑% หรือกว่า ๑๒,๔๕๕ ล้านบาท นอกจากนี้ สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ ก็ประสบปัญหาถ้าไรจากการดำเนินงานลดลงในไตรมาสที่ ๔ หรือช่วงเดือน ม.ค.-มี.ค. ที่ผ่านมา คิดเป็นมูลค่ามากถึง ๓๘ ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือราว ๑,๑๔๐ ล้านบาท ทั้งนี้ นักวิเคราะห์มองว่า ถ้าไรส่วนที่ขาดหายไป อาจเนื่องมาจากราคาน้ำมันที่พุ่งสูง และการท่องเที่ยวซบเซา

สำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานล่าสุด ณ วันที่ ๒๗ เมษายน ๒๕๕๕ เมื่อเปรียบเทียบกับเมื่อเดือนมกราคมถึงมีนาคม ๒๕๕๕ ที่ผ่านมาเป็นดังนี้

Jet Fuel Price	Index*	\$/b	cts/gal	\$/mt	Percentage change vs.		
					1 week ago	1 month ago	1 year ago
27-Apr-12	370.7	135.6	322.8	1068.6	0.6%	-2.3%	-4.9%
23-Mar-12	377.5	138.1	328.8	1088.3	-1.0%	-0.2%	2.2%
24-Feb-12	382.5	139.9	333.2	1102.8	3.8%	9.1%	9.2%
20-Jan-12	353.1	129.2	307.6	1018.0	-0.3%	4.9%	15.4%

Sourced from Platts

* 100 in 2000 (87 cts/gal)

จากข้อมูลข้างต้น จะพบว่า ราคาเฉลี่ยน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานล่าสุดเมื่อวันที่ ๒๐ เมษายน ๒๕๕๕ นั้น อยู่ที่ ๑๓๕.๖ เหรียญสหรัฐฯต่อบาเรลล์ ซึ่งปรับตัวลดลงร้อยละ ๒.๓ เมื่อเทียบกับเดือนมีนาคม ๒๕๕๕ และลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ ๔.๔ ราคาดังกล่าวนี้ ส่งผลให้ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานเฉลี่ยของปี ๒๕๕๕ นี้ อยู่ที่ ๑๓๕.๑ เหรียญสหรัฐฯต่อบาเรลล์ ซึ่งจะทำให้ค่าใช้จ่ายสำหรับน้ำมันเชื้อเพลิงของธุรกิจสายการบินในปี ๒๕๕๕ นี้ เพิ่มขึ้นจากปีก่อนถึง ๔๑ พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงล่าสุดในเดือนเมษายน ๒๕๕๕ จะมีการปรับลดลงเล็กน้อยตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ แต่สถานการณ์ราคาน้ำมันก็ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินโลกมากที่สุดในขณะนี้

อย่างไรก็ตาม สำหรับในเดือนเมษายน ๒๕๕๕ นี้ บทวิเคราะห์ของ OAG ซึ่งเป็นบริษัทที่ทำกาวิเคราะห์ข้อมูลด้านการบิน (www.oagaviation.com) ได้ระบุว่า ภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในตลาดโลกยังคงมีทิศทางที่ดีขึ้น ปริมาณการให้บริการของสายการบินแบบประจำทั่วโลกในระหว่างเดือนมกราคม-เมษายน ๒๕๕๕ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ ๔ เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันในปี ๒๕๕๔ และ OAG ยังระบุว่า สายการบินทั่วโลกโดยภาพรวมได้เพิ่มเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องเป็นเดือนที่ ๑๑ ติดต่อกัน

อุตสาหกรรมการบินของไทย

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ในช่วงเดือนเมษายน ๒๕๕๕ นี้ เป็นช่วงเดือนที่มีเทศกาลที่สำคัญของไทย นั่นคือ เทศกาลสงกรานต์ ซึ่งเป็นช่วงที่มีปริมาณการเดินทางทางอากาศจำนวนมาก และเป็นปัจจัยบวกที่ช่วยส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทยได้ดี

ข้อมูลจาก บริษัท ทำอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ระบุว่า ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ระหว่างวันที่ ๙-๑๘ เมษายน ๒๕๕๕ คาดว่าจะมีสายการบินเพิ่มจำนวนเที่ยวบินกว่า ๙,๕๘๙ เที่ยวบิน และมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ ๑,๗๓๓,๑๗๖ คน โดยทำอากาศยานสุวรรณภูมิ คาดว่า จะมีจำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น ๙,๔๓๗ เที่ยวบิน แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ ๖,๗๙๕ เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ ๒,๖๔๒ เที่ยวบิน ซึ่งมีผลให้ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นในช่วงเทศกาลสงกรานต์ถึง ๑,๗๐๐,๐๐๐ คน

เช่นเดียวกับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ซึ่งคาดการณ์ว่า จำนวนผู้โดยสารในเดือนเมษายน มีจำนวนสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึงร้อยละ ๓๐ ซึ่งถือว่าเป็นยอดผู้โดยสารที่สูงเป็นประวัติการณ์ด้วย แม้ว่า จะเป็นช่วงเริ่มต้นเข้าสู่ช่วงโลว์ซีซั่นก็ตาม และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ๒๕๕๕ การบินไทยก็ได้เพิ่มเที่ยวบินภายในประเทศเพื่อรองรับปริมาณการเดินทาง รวมแล้วจะมีที่นั่งเพิ่มขึ้นจำนวนกว่า ๓,๐๐๐ ที่นั่ง

นอกจากนี้ ผลประกอบการของ บกท. ในไตรมาสแรกของปีนี้ เริ่มกลับมาดีมีกำไร และมีจำนวนผู้โดยสารสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่แล้วถึงร้อยละ ๑๐ ทำให้คณะกรรมการ บกท. มีมติปรับเพิ่มเงินเดือนพนักงาน เนื่องจาก ในช่วง ๓ เดือนที่ผ่านมา ผลการดำเนินงานเป็นไปตามเป้าหมายที่วางไว้ โดยจะปรับเพิ่มให้พนักงานระดับล่าง ตั้งแต่ ๑-๗ รวร้อยละ ๓.๔ ส่วนผู้บริหารจะปรับในอัตราร้อยละ ๑.๖-๑.๘ คาดว่าใช้เงินราว ๕๓๐ ล้านบาท ทั้งนี้มีผลตั้งแต่วันที่ ๑ มกราคม ๒๕๕๕

นอกจากนี้ ในปีนี้ธุรกิจสายการบินของไทยมีการขยายตัวอย่างมาก หลังจากการบินไทยได้ดำเนินการจัดตั้งหน่วยธุรกิจใหม่ ภายใต้ชื่อ สายการบินไทยสมายล์ ไปแล้วนั้น ล่าสุดได้มีการเปิดตัว สายการบินไทยสมายล์ อย่างเป็นทางการ โดยความคืบหน้าล่าสุดของสายการบินไทยสมายล์จะเริ่มทำการบินให้บริการเที่ยวบินแรก ในวันที่ ๗ กรกฎาคม นี้ (วันที่ ๗ เดือน ๗) ในเส้นทางกรุงเทพ-มาเก๊า วันละ ๒ เที่ยวบิน นอกจากนั้น ยังให้บริการเส้นทางบินในประเทศ ได้แก่ กรุงเทพฯ-กระบี่ กรุงเทพฯ-สุราษฎร์ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และเชียงใหม่-ภูเก็ต ซึ่งจะทำการบินแทนเที่ยวบินของ สายการบินไทยในช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยวอีกด้วย

ในเบื้องต้นประเมินว่า ในปี ๒๕๕๕ นี้ จะมีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ ๓ แสนคน และมีเที่ยวบินให้บริการประมาณ ๙๐ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยมีเครื่องบินให้บริการ ๔ ลำ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยปีนี้อยู่ที่ประมาณ ๗๒.๒% และมีรายได้อยู่ที่ประมาณ ๑,๘๐๐ ล้านบาท ส่วนในปี พ.ศ.๒๕๕๖ การบินไทยสมายล์จะรับมอบเครื่องบินเพิ่มอีก ๒ ลำจากเดิมมี ๔ ลำ เพิ่มเป็น ๖ ลำ และจะเพิ่มจุดบินมากขึ้น โดยจะมีเที่ยวบินให้บริการเพิ่มขึ้นเป็น ๑๕๐ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ คาดว่าจะมีรายได้ประมาณ ๔,๙๐๐ ล้านบาท

นอกจากการบินไทยสมายล์แล้ว บกท. ยังมีแผนที่จะลงไปทำตลาดการบินในกลุ่มสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งในเส้นทางบินภายในประเทศ และเส้นทางบินระหว่างประเทศ ซึ่งอาจมีความร่วมมือทางการบิน กับสายการบินนกแอร์ อีกด้วย

ก่อนหน้านี้ สายการบินเจแปน แอร์ไลน์ ก็ได้เล็งเห็นถึงศักยภาพของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ และได้ร่วมทุนกับแควนตัส กรุ๊ป บริษัท มิตรซูบิชิ คอร์ปอเรชั่นและเซ็นจูรี โตเกียว ลีสซิง คอร์ปอเรชั่น จัดตั้งเจ็ทสตาร์ เจแปน ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำขึ้น เมื่อปี พ.ศ.๒๕๕๔ มีฐานดำเนินการอยู่ที่เมืองนาริตะ และเตรียมพร้อมให้บริการในเดือนกรกฎาคม พ.ศ.๒๕๕๕ จากเมืองนาริตะสู่คันไซ ฟูกูโอกะ ซัปโปโรและโอกินาวา

ฝูงบินแอร์บัสของเจ็ทสตาร์ เจแปนมาจากการสั่งซื้อเครื่องบินตระกูล เอ๓๒๐ จำนวน ๑๑๐ ลำโดยแควนตัส กรุ๊ป ในเดือนตุลาคม ๒๕๕๔ ฝูงบินแรกเริ่มจำนวน ๓ ลำ ก่อนจะเพิ่มเป็น ๒๔ ลำภายในระยะเวลา ๓ ปี

นอกจากนี้ ยังมี สายการบินสกูต (Scoot) ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือของสิงคโปร์แอร์ไลน์ ประกาศจะเริ่มบินไฟล์ทปฐมฤกษ์เร็วขึ้นจากกำหนดการเดิมที่เคยประกาศไว้ว่าจะเริ่มบินในวันที่ ๒๖ มิถุนายนนี้ โดยตารางการบินใหม่ Scoot จะเริ่มบินสู่ซิดนีย์ในวันที่ ๖ มิถุนายน ๒๕๕๕ และจะเริ่มทำการบินสู่โกลด์โคสต์ในวันที่ ๑๒ มิถุนายน ๒๕๕๕ โดยมีโปรแกรมชั้นพิเศษสำหรับช่วงเวลาเดินทางที่เพิ่งจะเพิ่มขึ้นมา ไปกลับสิงคโปร์-ซิดนีย์/โกลด์โคสต์ เริ่มต้นเพียง ๒๓๖ สิงคโปร์ดอลลาร์ สำหรับสมาชิกที่ลงทะเบียนบนเว็บไซต์ flyscoot.com

จะเห็นว่า ท่ามกลางโอกาสและปัจจัยแวดล้อมที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย บกท. ได้มีการปรับกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ โดยเฉพาะการรักษาและช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาดในทุกกลุ่ม จากการวางตำแหน่งของสินค้าและบริการให้มีความหลากหลายและครอบคลุมกลุ่มเป้าหมายอย่างกว้างขวาง อย่างไรก็ตาม บกท. ไม่ได้มองแค่ตลาดภายในประเทศเท่านั้น แต่ ยังเป็นการเตรียมความพร้อมสำหรับรองรับการเปิดประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ซึ่งถือว่ามีความจำเป็นที่ต้องเสริมความเข้มแข็ง เพราะเมื่อเปิด AEC แล้ว สายการบินต่างชาติจะเข้ามาทำการบินในประเทศได้อย่างเสรี

ประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณาคือ แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปี ๒๕๕๕ นี้ เป็นไปในทิศทางที่ดีและมีแนวโน้มการขยายตัวให้เห็นอย่างชัดเจนจากผลการดำเนินงานในช่วงไตรมาสแรกของปี ๒๕๕๕ ที่ผ่านมา ซึ่งประเด็นนี้นับเป็นโอกาสสำหรับ สบพ. ในการกำหนดกลยุทธ์การดำเนินงานการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เพื่อรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะการจัดตั้งสายการบินไทยสมายล์ และ สายการบินต้นทุนต่ำของ บกท. ซึ่งจะมีความต้องการบุคลากรการบินเพิ่มขึ้นอีกเป็นแน่

นอกจากนี้ หน่วยงานด้านการบินของไทยทุกหน่วยต่างมีการเตรียมความพร้อมเพื่อรองรับการเปิด AEC แล้วทั้งสิ้น สบพ. เองก็ควรเตรียมความพร้อมด้วยเช่นกัน ไม่ว่าจะเป็นการสร้างความเข้มแข็งสำหรับการแข่งขันในตลาดการศึกษาและฝึกอบรมด้านการบิน ทั้งในตลาดภายในประเทศและตลาดต่างประเทศ รวมไปถึงการวางแนวทางในการพัฒนาบุคลากรการบินของไทยให้มีคุณภาพและศักยภาพเหนือกว่า เพื่อสร้างความแข็งแกร่งให้อุตสาหกรรมการบินของไทยในภาพรวม

สำหรับข้อมูลเพิ่มเติมในเรื่อง AEC กับอุตสาหกรรมการบินนั้น ล่าสุด กรมการบินพลเรือนได้จัดการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ (25th ASEAN Air Transport Working Group Meeting - 25th ASEAN ATWG) เมื่อวันที่ ๒๓ - ๒๗ เมษายน ๒๕๕๕ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อร่วมหารือในประเด็นการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market - ASAM) การเปิดเสรีด้านการบิน และ

การจัดการจราจรทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนให้มีมาตรฐานเดียวกัน เพื่อรองรับการเป็นประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน ในปี ๒๕๕๘ อันจะเป็นการอำนวยความสะดวกในการเคลื่อนย้ายคนและสินค้าอย่างเสรี มีประสิทธิภาพปลอดภัยและมั่นคงภายในอาเซียนเองและมุ่งสู่ภายนอกอาเซียนต่อไป การประชุมในครั้งนี้มีผู้แทนจากหน่วยงานภาครัฐและภาคเอกชนในอุตสาหกรรมการบินที่เกี่ยวข้องจากประเทศสมาชิกอาเซียน ๑๐ ประเทศ เข้าร่วมประชุมกว่า ๑๒๐ คน

การประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียน ครั้งที่ ๒๕ นี้ เป็นผลสืบเนื่องมาจากการประชุมคณะทำงานด้านการขนส่งทางอากาศของอาเซียนครั้งที่ ๒๐ ณ ประเทศมาเลเซีย ซึ่งได้ขอให้ไทยในฐานะประเทศสมาชิกหนึ่งของอาเซียน พิจารณาการเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมคณะทำงานฯ (ครั้งที่ ๒๕-๒๘) ในช่วงปี พ.ศ.๒๕๕๕-๒๕๕๖ ปีละ ๒ ครั้ง รวม ๔ ครั้ง เนื่องจากเป็นธรรมเนียมปฏิบัติที่ประเทศสมาชิกจะต้องหมุนเวียนกันทำหน้าที่เป็นประธานและเจ้าภาพจัดการประชุมฯ ดังนั้น ประเทศไทย โดยกรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม จึงรับเป็นเจ้าภาพจัดการประชุมดังกล่าว เพื่อเป็นกลไกให้เหล่าประเทศสมาชิกอาเซียนได้เสริมสร้างความร่วมมือในด้านการบิน ซึ่งการประชุมครั้งนี้ จะประกอบด้วยการประชุมคณะทำงานย่อยด้านต่างๆ ดังนี้

๑. การประชุมคณะทำงานย่อยด้านความร่วมมือทางเทคนิค ครั้งที่ ๔ (4th Air Transport Technical Cooperation Sub-Group Meeting – ATTC)
๒. การประชุมคณะทำงานย่อยด้านความร่วมมือทางเศรษฐกิจ ครั้งที่ ๔ (4th Air Transport Economic Cooperation Sub-Group Meeting - ATEC)
๓. การประชุมสายการบินอาเซียน ครั้งที่ ๒๑ (ASEAN Airlines Meeting – AAM)
๔. การจัดสัมมนา ASEAN Cape Town Convention Seminar ซึ่ง ASEAN ร่วมกับ Aviation Working Group (AWG)

ระเบียบวาระการประชุมที่สำคัญในการหารือ คือ การดำเนินการตามกรอบการดำเนินงานเพื่อการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (Implementation Framework of the ASEAN Single Aviation Market) ซึ่งประกอบด้วย Roadmap ของการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนทั้งในด้านเศรษฐกิจและด้านเทคนิค โดยองค์ประกอบด้านเศรษฐกิจนั้น จะมุ่งเน้นนโยบายการเปิดเสรีด้านการบินและจะอยู่ภายใต้การทำงานของคณะทำงานย่อยด้านเศรษฐกิจ ส่วนองค์ประกอบด้านเทคนิคจะอยู่ภายใต้คณะทำงานย่อยด้านเทคนิคโดยจะมุ่งเน้นในการพัฒนาเครื่องมือหรือมาตรการที่ประเทศสมาชิกจะนำมาใช้บังคับร่วมกันอันจะเป็นการยกระดับความปลอดภัยการบิน ความมั่นคงปลอดภัยการบิน และการจัดการจราจรทางอากาศในภูมิภาคนี้ให้มีมาตรฐานเดียวกัน

การจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียนนี้เป็นเรื่องที่ สบพ. ต้องให้ความสนใจอย่างมาก เนื่องจากความสำคัญที่เคยกล่าวไว้ก่อนหน้านี้แล้ว คือ ตลาดการบินที่มีการเปิดกว้างขึ้น ทั้งทางเศรษฐกิจและทางเทคนิค ซึ่ง สบพ. มีความเกี่ยวข้องด้วยทั้งสองด้าน ในทางเศรษฐกิจนั้น นโยบายการเปิดเสรีทางการบิน ซึ่งทำให้การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศสมาชิกเป็นไปได้โดยสะดวกขึ้นนั้น นอกจากจะนำมาซึ่งโอกาสทางธุรกิจแล้วยังทำให้เกิดการแข่งขันทางธุรกิจที่รุนแรงมากขึ้นด้วย ซึ่ง สบพ. เอง ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการบินของไทย ก็ไม่สามารถหลีกเลี่ยงความเสี่ยงที่จะเกิดขึ้นนี้ได้ ส่วนในทางเทคนิคนั้น สบพ. ก็จะต้องติดตามความก้าวหน้าและความตกลงต่างๆ ที่จะเกิดขึ้นภายใต้ความร่วมมือการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน ซึ่งอาจมีการเปลี่ยนแปลงข้อกำหนดบางประการ เพื่อให้เกิดความคล่องตัวภายในประเทศกลุ่มอาเซียนได้ และเป็นข้อมูลที่บุคลากรการบินควรต้องรับทราบ

สำหรับความเคลื่อนไหวในเรื่องของบุคลากรการบินของไทยนั้น ล่าสุด บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้เปิดตัว บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด (THAI Flight Training Co., Ltd. : TFT) และได้ลงนามบันทึกความเข้าใจ (MOU) ร่วมกับโรงเรียนการบิน และมหาวิทยาลัยต่างๆ ของไทย ในการผลิตบุคลากรการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และป้อนสู่ตลาดอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ สถาบันการบินพลเรือน วิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม บริษัท บางกอกเอวิเอชัน จำกัด มหาวิทยาลัยเกษมบัณฑิต มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ มหาวิทยาลัยศรีปทุม และมหาวิทยาลัยกรุงเทพ เพื่อจัดหลักสูตรสำหรับการผลิตบุคลากรการบิน เช่น นักบินและพนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน

การจัดงานในครั้งนี้มีเป้าหมายให้นักเรียน นิสิต นักศึกษา ตลอดจนบุคคลทั่วไปที่สนใจได้รับชมนิทรรศการเกี่ยวกับอาชีพด้านการบิน และได้รับรู้ในเนื้อหาของหลักสูตรต่างๆ สำหรับวางแผนการศึกษาเข้าสู่อาชีพบุคลากรการบินในอนาคต เพื่อตอบสนองต่อความต้องการของอุตสาหกรรมการบินตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก

บริษัท ไทยไฟลท์เทรนนิ่ง จำกัด เปิดการฝึกอบรมหลักสูตรที่เกี่ยวข้องกับการบิน ได้แก่ การฝึกอบรมนักบิน และพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินให้กับสายการบินต่างๆ ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ โดยมีเป้าหมายการเป็นสถาบันการฝึกอบรมด้านการบินที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเกิดจากความร่วมมือกับโรงเรียนการบิน และมหาวิทยาลัยต่างๆ ในการผลิตบุคลากรด้านการบินของประเทศไทย โดยมีมาตรฐานที่สามารถส่งออกสู่ตลาดในอุตสาหกรรมการบินระดับโลกต่อไป

ในประเด็นนี้ นับเป็นประเด็นที่วิกฤตสำหรับ สบพ. อย่างมาก เนื่องจากการที่ TFT ลงนามร่วมมือกับสถาบันการศึกษาอื่นๆ ในการจัดหลักสูตรด้านการบินนั้น ทำให้ภาพลักษณ์ในการเป็นสถาบันการศึกษาและฝึกอบรมด้านการบินสถาบันหลักของประเทศกำลังจะถูกกลบเลือนลงไป ซึ่งประเด็นนี้มีความสำคัญยิ่ง เพราะส่งผลกระทบต่อบทบาทและตำแหน่งของ สบพ. ในอุตสาหกรรมการบิน ที่เริ่มจะเลือนลางไม่ชัดเจนมากขึ้น ดังนั้น สบพ. ต้องรีบแก้ปัญหานี้โดยด่วน

ในเดือนเมษายนนี้ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้จัดตั้งมาครบรอบการดำเนินงานปีที่ ๖๔ ในวันที่ ๑๙ เมษายน ๒๕๕๕ โดย บวท. ได้วางเป้าหมายขององค์กรในการก้าวสู่การเป็นองค์กรแห่งคุณภาพในการให้บริการการเดินทางอากาศ “Branding AEROTHAI...Brand of Quality”

นโยบายการบริหารจัดการเชิงรุกและแผนงานส่งเสริมการมุ่งสู่การเป็น “องค์กรแห่งคุณภาพการให้บริการการเดินทางอากาศ” ของ บวท. หมายถึง การบริหารงานเพื่อเป็นองค์กรที่มุ่งสู่ความเป็นเลิศด้านความปลอดภัยและคุณภาพการให้บริการ ภายใต้กรอบและมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ซึ่งในปี ๒๕๕๕ นี้ ICAO ได้กำหนดแผนการเดินทางอากาศสากลระบบใหม่ (Global Air Navigation Plan : GANP) เพื่อให้อุตสาหกรรมการบินของโลกวิวัฒนาการไปสู่เป้าหมายในอนาคตร่วมกัน โดยระบบการเดินทางอากาศแบบนี้สามารถรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่มีแนวโน้มเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วทั้งในอนาคตระยะสั้นและระยะยาว

การเตรียมการของ บวท. ได้แก่ การปรับเปลี่ยนโครงสร้างพื้นฐานการให้บริการการเดินทางอากาศทั้งระบบ มีการจัดตั้งศูนย์บริหารจัดการจราจรทางอากาศ (Air Traffic Management Centre : ATMC) เพื่อปรับปรุงระบบการให้บริการการเดินทางอากาศ ทั้งในส่วนของควบคุมจราจรทางอากาศตามเส้นทางบิน (Area Control) และการควบคุมจราจรทางอากาศเขตประชิดท่าอากาศยาน (Approach Control) นอกจากนี้จะมีการเพิ่มประสิทธิภาพระบบติดตามอากาศยาน โดยการเพิ่ม site เรดาร์ ๕ แห่ง ได้แก่ พิษณุโลก อุดรธานี ร้อยเอ็ด เชียงราย และชุมพร

รวมถึงการจัดตั้ง Flight Data Management Centre และปรับปรุงระบบข้อมูล Aeronautical Information Services (AIS) เพื่อบริหารจัดการและเชื่อมโยงข้อมูลสนับสนุนระบบการควบคุมจราจรทางอากาศให้มีความสมบูรณ์ที่สุด คาดว่าโครงการดังกล่าวนี้จะแล้วเสร็จภายในเดือนตุลาคมปี ๒๕๕๗

สำหรับเรื่องสำคัญอีกประการหนึ่งของอุตสาหกรรมการบินของไทย ได้แก่ การลงนามในบันทึกความเข้าใจว่าด้วยการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนระหว่างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศและราชอาณาจักรไทย ซึ่งล่าสุดนั้น คณะรัฐมนตรีได้มีมติเห็นชอบการลงนามในบันทึกความเข้าใจดังกล่าวเรียบร้อยแล้ว โดยสาระสำคัญของร่างบันทึกความเข้าใจ เป็นการร่วมมือกับ ICAO เพื่อให้ทีมตรวจสอบของ ICAO เข้ามาตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนทั้งระบบ โดยประเทศไทยจะต้องตอบแบบสอบถามเพื่อให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายภายในด้านความมั่นคงและการจัดการความปลอดภัยของสนามบินก่อนการเดินทางมาถึงของทีมตรวจสอบ และในระหว่างการตรวจสอบต้องอำนวยความสะดวกให้ทีมผู้ตรวจสอบสามารถเข้าถึงข้อมูลเอกสารพื้นที่ต่าง ๆ ของสนามบิน และสามารถสัมภาษณ์เจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง เพื่อให้ทราบว่าประเทศไทยจะต้องแก้ไขปรับปรุงงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนในส่วนใดเพื่อให้สอดคล้องกับภาคผนวก ๙ (การอำนวยความสะดวก) และภาคผนวก ๑๗ (การรักษาความปลอดภัย) ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ โดย ICAO จะแจ้งผลการตรวจสอบให้ประเทศไทยทราบ เพื่อนำมาจัดทำแผนปฏิบัติการสำหรับการแก้ไขปรับปรุงงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน และนำผลการตรวจสอบบางส่วนขึ้นเว็บไซต์โดยกำหนดชั้นความลับในการเข้าถึงข้อมูลดังกล่าว

ประเด็นการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เป็นการดำเนินการที่ ICAO จะต้องตรวจสอบการดำเนินการด้านการรักษาความปลอดภัยด้านการบินพลเรือนของรัฐบาลฯ ซึ่งประเทศไทยในฐานะสมาชิกหนึ่งของ ICAO ก็จะต้องได้รับการตรวจสอบนี้ด้วยเช่นกัน และในปี ๒๕๕๕ นี้ ก็ถึงคราวการรับการตรวจสอบจาก ICAO ดังนั้น หน่วยงานด้านการบินของไทยทุกหน่วยที่เกี่ยวข้องจะต้องเตรียมรับการตรวจสอบของ ICAO เพราะเป็นการตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนทั้งระบบ แม้ว่าอาจจะมุ่งไปที่สนามบิน แต่ สบพ. ก็ควรศึกษารายละเอียดเพิ่มเติมในเรื่องนี้ด้วยเช่นกัน โดยอาจนำผลการตรวจสอบมาพิจารณาจัดทำหลักสูตรฝึกอบรมที่มีความจำเป็นสำหรับหน่วยงานด้านการบินของไทย

สำหรับประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจนั้น เป็นเรื่องของเครื่องบินซูเปอร์แจมโบ้ A๓๘๐ ของแอร์บัส กับปัญหาข้อขัดข้องที่เกิดขึ้นหลังจากการส่งมอบให้สายการบินลูกค้าต่างๆ โดยเมื่อเดือน พ.ย.๒๐๑๐ เครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ ของสายการบินแควนตัส ก็ประสบปัญหาเครื่องยนต์ตัวหนึ่งระเบิด จนต้องลงจอดฉุกเฉินในสิงคโปร์ และทางแควนตัสส่งคืนเครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ ทุกลำทันที และล่าสุด เมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา พบว่า เครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ ของสายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ประสบปัญหาเครื่องยนต์จำนวน ๑ เครื่องจากทั้งหมด ๔ เครื่อง ดับลงขณะทำการบินไปยังเมืองแฟรงค์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี และต้องกลับสิงคโปร์ นอกจากนี้ เครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ อีกลำของสายการบินไชน่า เซาท์เทิร์น แอร์ไลน์ส ก็ประสบปัญหาระบบความดันอากาศในห้องผู้โดยสารทำงานผิดปกติ ขณะกำลังทำการบินจากกรุงปักกิ่งไปยังกวางโจว

ทั้งนี้ มีการตรวจสอบพบรอยแตกบริเวณปีกเครื่องบิน ซึ่งคาดว่าน่าจะเป็นสาเหตุของข้อขัดข้องดังกล่าว ทางสำนักงานความปลอดภัยการบินของยุโรปจึงให้สายการบินต่างๆ ตรวจสอบรอยแตกบริเวณปีกเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม สายการบินจะทำการตรวจสอบร่วมกับทาง โรลส์-รอยซ์ ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ นี้ต่อไป

ในประเด็นนี้ สายการบินไทย ซึ่งได้สั่งซื้อเครื่องบินรุ่นนี้จำนวนทั้งหมด ๒ ลำ ซึ่งจะมีการส่งมอบเครื่องบินจำนวน ๓ ลำ ในปีนี้ จะต้องพิจารณาตรวจสอบความสมบูรณ์ของเครื่องบิน เพื่อป้องกันการเกิดปัญหาดังเช่นที่เกิดขึ้นกับสายการบินอื่นๆ ซึ่งสายการบินไทยเอง มีความคาดหวังว่า การให้บริการด้วยเครื่องบินแอร์บัส A๓๘๐ ของสายการบินไทยนี้ จะสามารถสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสาร แต่หากเกิดความผิดพลาดขึ้น ผลที่เกิดขึ้นอาจตรงข้ามกับที่คาดหวังไว้

อีกเรื่องที่อยู่ในความสนใจของสาธารณชน คือ การเปิดตัวของ “รถบินได้” หรือ “Transition” โดยบริษัทของสหรัฐอเมริกาชื่อ Terrafugia Inc. ในงาน New York Auto Show 2012 นี้



รถบินได้นี้ เป็นยานพาหนะ ๒ ที่นั่ง ๔ ล้อ และมีปีกที่สามารถพับได้ สามารถเคลื่อนที่บนถนนได้เหมือนกับรถทั่วไปและสามารถทำการบินได้ โดยมีความเร็วบนถนนราว ๗๐ ไมล์ต่อชั่วโมง และบินด้วยความเร็ว ๑๑๕ ไมล์ต่อชั่วโมง ทั้งนี้ การขับเคลื่อนขึ้นสู่อากาศนั้น จะต้องใช้ทางวิ่งในการขึ้น-ลง

จากการทดสอบเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา รถบินได้สามารถบินขึ้นสู่ท้องฟ้าด้วยความสูง ๑,๕๐๐ ฟุตในเวลา ๘ นาที เทียบกับเครื่องบินพาณิชย์ที่บินในระดับความสูง ๓๕,๐๐๐ ฟุต ปัจจุบันกำลังอยู่ในขั้นตอนของการทดสอบแบตเตอรี่สำหรับป้องกันการเกิดการรั่วไหลของไฟฟ้าเมื่อมีการชน เพื่อให้มั่นใจว่าเป็นไปตามมาตรฐานด้านความปลอดภัย ทั้งนี้ คาดว่าราคาของรถบินได้จะอยู่ที่ ๒๗๙,๐๐๐ เหรียญสหรัฐฯ หรือประมาณ ๘.๖ ล้านบาท โดยขณะนี้มียอดจองแล้ว ๑๐๐ คัน

สำหรับสรุปข้อมูลข่าวสารประจำเดือนเมษายน ๒๕๕๕ นี้ โดยภาพรวมการขนส่งทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคต่างๆ ของโลก แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินในปี ๒๕๕๕ ซึ่งแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยในปีนี้ก็ยังมีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางที่ดีและมีการขยายตัวอย่างชัดเจน แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้น จะยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญสำหรับอุตสาหกรรมการบินโดยภาพรวม อย่างไรก็ตาม การจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำก็เป็นประเด็นที่ต้องพิจารณา เพราะจะมีผลต่ออุตสาหกรรมการบินด้วย

สำหรับเรื่องของการจัดตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน โดยเฉพาะในประเด็นการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน (ASEAN Single Aviation Market – ASAM) การเปิดเสรีด้านการบิน และการจัดการจราจรทางอากาศในภูมิภาคอาเซียนให้มีมาตรฐานเดียวกัน เป็นเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องพิจารณา ซึ่งจะเห็นว่า หน่วยงานด้านการบินหลายหน่วยได้มีการปรับตัวเพื่อให้พร้อมกับการจัดตั้งตลาดการบินร่วมอาเซียน

แล้ว รวมถึงเรื่องของการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของไทยด้วย นอกจากนี้ อีกประเด็นที่อุตสาหกรรมการบินของไทยควรพิจารณาคือ การตรวจสอบการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ซึ่งประเทศไทยต้องรับการตรวจสอบมาตรฐานการดำเนินการในเรื่องดังกล่าว

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด

www.oagaviation.com

เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม

เว็บไซต์กรมการบินพลเรือน

เว็บไซต์ข่าวจากสื่อมวลชนต่างๆ

เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)

เว็บไซต์บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน)

Disclaimer :

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ. อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น

ข่าวและบทความที่เกี่ยวข้อง

การขนส่งทางอากาศปี ๕๕ ถูกกดดันจากน้ำมันและเศรษฐกิจโลก*

โดยสมาคมขนส่งทางอากาศ (IATA) ประเมินว่า อัตรากำไรสุทธิของธุรกิจขนส่งทางอากาศทั่วโลกในปี ๒๕๕๔ อยู่ที่ร้อยละ ๑.๒ ขณะที่ปี ๒๕๕๕ คาดว่ากรณีปกติจะอยู่ที่ร้อยละ ๐.๖ แต่หากเกิดวิกฤตในภาคการเงินอีกครั้งจะส่งผลให้ธุรกิจขาดทุนร้อยละ ๑.๔ ทั้งนี้ คาดว่าธุรกิจขนส่งทางอากาศของไทยก็ไม่อาจหลีกเลี่ยงสถานการณ์ดังกล่าวได้เช่นกัน

ฝ่ายวิจัยธุรกิจประเมินว่า ในภาพรวมธุรกิจขนส่งทางอากาศของไทยในปี ๒๕๕๕ ยังตกอยู่ในภาวะที่ไม่สดใสนัก แม้อาจจะกระเตื้องขึ้นจากแรงหนุนของภาคการท่องเที่ยว หลังจากในปี ๒๕๕๔ ต้องเผชิญปัจจัยลบหลายประการ อาทิ วิกฤตหนี้สาธารณะในยุโรป ราคาน้ำมันอากาศยานที่สูงขึ้นอย่างมาก (ผลกระทบจากความวุ่นวายทางการเมืองในลิเบียซึ่งเป็นแหล่งน้ำมันสำคัญที่ใช้ผลิตน้ำมันอากาศยาน) และภัยธรรมชาติ

อย่างไรก็ตาม แรงกดดันจากต้นทุนเชื้อเพลิงยังอยู่ในระดับสูง โดยต้องจับตาแนวโน้มราคาน้ำมันที่มีโอกาสปรับตัวสูงขึ้นจากวิกฤตความมั่นคงในตะวันออกกลาง ซึ่งจากข้อมูล IATA พบว่า ราคาน้ำมันและผลประกอบการของสายการบินมีความสัมพันธ์ค่อนข้างสูงในทิศทางตรงกันข้ามโดยมีค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Co-efficient) สูงถึงร้อยละ ๖๐ ขณะที่ยังมีความเสี่ยงที่เศรษฐกิจโลกจะชะลอตัวจนส่งผลกระทบต่อการค้าระหว่างประเทศ ซึ่งอาจทำให้ปริมาณขนส่งผู้โดยสารและสินค้าทางอากาศชะลอตัวตามไปด้วย

ทั้งนี้ เพื่อให้เห็นแนวโน้มธุรกิจที่ชัดเจนขึ้น จึงแบ่งการวิเคราะห์ออกเป็น ๒ ส่วน ได้แก่ ๑.ธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร คาดว่ามีแนวโน้มดีขึ้นเมื่อเทียบกับปี ๒๕๕๔ โดยจำนวนผู้โดยสารทางอากาศรวมของไทยน่าจะเพิ่มขึ้นจาก ๖๖.๔ ล้านคนในปี ๒๕๕๔ แม้ต้องเผชิญปัจจัยลบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ซึ่งกระทบต่อการตัดสินใจเดินทางของนักท่องเที่ยว แต่ไทยยังเป็นจุดหมายสำคัญของนักท่องเที่ยวต่างชาติ โดยมีจุดแข็งด้านทรัพยากรการท่องเที่ยวของไทยที่มีศักยภาพสูง รวมถึงการแข่งขันลดราคาค่าโดยสารของทั้งสายการบินปกติ(Full Service Airlines)และสายการบินต้นทุนต่ำ (Low Cost Airlines) ตลอดจนโรงแรมที่พักต่างๆของไทยล้วนช่วยดึงดูดให้นักท่องเที่ยวต่างชาติยังคงเดินทางมาท่องเที่ยวในไทย แม้อาจลดการใช้จ่ายในการท่องเที่ยวลงก็ตาม สอดคล้องกับที่สภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยคาดว่าจำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติปี ๒๕๕๕ จะเพิ่มขึ้นราวร้อยละ ๘

อย่างไรก็ดี การแข่งขันในธุรกิจขนส่งผู้โดยสารทางอากาศยังอยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะการแข่งขันด้านราคาในภาวะที่ผู้โดยสารเริ่มให้ความสำคัญกับอัตราค่าโดยสารมากขึ้นท่ามกลางแนวโน้มราคาน้ำมันที่ค่อนข้างผันผวน เมื่อประกอบกับเส้นทางการบินของสายการบินต้นทุนต่ำที่ครอบคลุมทั้งในประเทศและระหว่างประเทศส่งผลให้ส่วนแบ่งตลาดของสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มขึ้นจากร้อยละ ๑.๓ ในปี ๒๕๕๓ เป็นร้อยละ ๒๗.๒ ในปี ๒๕๕๔ จนทำให้สายการบินปกติหลายแห่งต้องปรับกลยุทธ์หันมาจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำ

*ที่มา : [ข้อมูลออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://logisticscorner.com> สืบค้น ณ วันที่ ๒๔ พฤษภาคม ๒๕๕๕

เพื่อใช้เป็นเครื่องมือช่วยเสริมการแข่งขัน นอกจากนี้ ยังต้องจับตามองการแข่งขันของสายการบินจาก ตะวันออกกลาง ที่มีจุดแข็งด้านต้นทุนน้ำมันที่ค่อนข้างต่ำ รวมถึงศักยภาพของฝูงบินที่ส่วนใหญ่เป็นเครื่องบิน รุ่นใหม่และมีอายุเฉลี่ยของฝูงบินต่ำ ๒.ธุรกิจขนส่งสินค้า คาดว่าจะมีแนวโน้มตรงข้ามกับธุรกิจขนส่งผู้โดยสาร โดยปริมาณขนส่งสินค้าอาจชะลอตัวต่อเนื่องจากปี ๒๕๕๔ แม้ในช่วงครึ่งแรกของปี ๒๕๕๕ อาจได้อานิสงส์ จากการที่ผู้ส่งออกต้องเร่งส่งสินค้าให้ทันกับที่หยุดชะงักไปในช่วงที่เกิดอุทกภัย แต่ความเปราะบางของ เศรษฐกิจโลกยังเป็นปัจจัยกดดันความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศตลอดทั้งปี อีกทั้งข้อเสียเปรียบจาก อัตราค่าขนส่งที่ค่อนข้างสูงเมื่อเทียบกับการขนส่งรูปแบบอื่นๆทำให้มีสินค้าที่ใช้บริการขนส่งทางอากาศเพียงไม่กี่ประเภท อาทิ ผลิตภัณฑ์อิเล็กทรอนิกส์ อัญมณีและดอกไม้สด ทั้งนี้ IATA คาดว่าปริมาณขนส่งสินค้าทาง อากาศของโลกปี ๒๕๕๕ จะขยายตัวร้อยละ ๐ หรือในกรณีเลวร้ายอาจหดตัวถึงร้อยละ ๔.๗ ซึ่งจะทำให้ ผลตอบแทนของธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ (Cargo Yield) อยู่ที่ร้อยละ-๑.๕ ถึงร้อยละ ๐

นโยบายการเปิดเสรีการบินของไทย ส่งเสริมการเติบโตในอุตสาหกรรมการบิน*

ยศ เลหาศิลป์สมจิตร

การขนส่งทางอากาศเป็นภาคการขนส่งที่มีบทบาทและได้รับความนิยมสูง ทั้งนี้ เนื่องมาจากรูปแบบของการขนส่งทางอากาศเป็นการขนส่งที่สะดวก รวดเร็ว ประหยัดเวลา และปลอดภัยกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับ การขนส่งรูปแบบอื่นๆ

ในหลายประเทศ การขนส่งทางอากาศถือได้ว่าเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งที่มีความสำคัญ และจำเป็นต่อการดำรงชีวิตของประชาชน และเป็นหน้าที่ที่รัฐจะต้องจัดทําบริการดังกล่าวให้แก่ประชาชน

สำหรับประเทศไทย การขนส่งทางอากาศนอกจากจะเป็นกิจการสาธารณูปโภคประเภทหนึ่งแล้ว ยังจัดเป็นหนึ่งในโครงสร้างพื้นฐานที่มีบทบาทสำคัญต่อการพัฒนาเศรษฐกิจของประเทศ โดยเฉพาะต่อ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การส่งออก การค้าการลงทุนของประเทศ รวมถึงลดถึงความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ

การขนส่งทางอากาศไม่ว่าจะเป็นภายในประเทศหรือระหว่างประเทศสามารถแบ่งบริการออกได้เป็น ๒ ประเภท กล่าวคือ การบริการแบบประจำ และแบบไม่ประจำ ซึ่งจะมียุทธศาสตร์ในการกำกับดูแลที่แตกต่างกัน ไปโดยปกติการบริการแบบไม่ประจำหรือที่รู้จักกันในนามของเที่ยวบินเช่าเหมา จะมีระดับการควบคุมกำกับดูแลที่เข้มงวดมากกว่าบริการแบบประจำ ซึ่งแต่ละรัฐจะใช้ดุลพินิจในการพิจารณาอนุญาตเป็นกรณีๆ ไป โดยคำนึงถึงปริมาณความต้องการในแต่ละช่วงเป็นหลัก ในขณะที่การขนส่งทางอากาศแบบประจำระหว่างประเทศ นั้น แต่ละรัฐจะต้องมาทําความตกลงระหว่างกัน ทั้งในรูปแบบของความตกลงทวิภาคี หรือพหุภาคี เพื่อแลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกันโดยความตกลงที่จัดทําขึ้นนี้ จะเป็นกรอบพื้นฐานสำหรับการอนุญาตการทํา การบินแบบประจำระหว่างกัน

ปัจจุบันประเทศไทยได้จัดทําความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศกับประเทศต่าง ๆ รวม ๔๔ ฉบับ โดยทํากับ ๔๖ ประเทศ และ ๓ เขตเศรษฐกิจ อันได้แก่ ฮองกง มาเก๊า และได้หวัน ในกำหนดการบินประจำฤดูร้อน พ.ศ. ๒๕๕๒ มีสายการบินต่างชาติทําการบินแบบประจำมายังประเทศไทยรวม ๔๐ สาย จำนวน ๑,๐๓๑ เที่ยวบินต่อสัปดาห์ แยกเป็นเที่ยวบินผู้โดยสาร ๙๓๘ เที่ยวบิน และเที่ยวบินรับขนเฉพาะสินค้าอีก ๙๓ เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ในการเจรจาเพื่อทําความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศไม่ว่าจะเป็นในระดับความตกลงทวิภาคีหรือพหุภาคี จะมีหลักกฎหมายระหว่างประเทศที่สำคัญ และถือเป็นพื้นฐานในการอนุญาตการทําการบินระหว่างประเทศ คือ หลักอำนาจอธิปไตย (Sovereignty) ที่รับรองว่ารัฐทุกรัฐมีอำนาจอธิปไตยเหนือดินแดนของตน ดังนั้น การที่อากาศยานต่างประเทศจะทําการบินผ่านหรือขึ้นลงที่รัฐใดรัฐหนึ่งได้ จะต้องได้รับการอนุญาตจากเจ้าของดินแดนก่อน หลักอำนาจอธิปไตยนี้ได้รับการรับรองและบัญญัติไว้ในข้อ ๑ แห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ค.ศ. ๑๙๔๔ หรือที่รู้จักกันในนามของอนุสัญญาชิคาโก และในข้อ ๖ ของอนุสัญญานี้ยังได้บัญญัติห้ามมิให้มีการบริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำ เหนือ หรือเข้าไปใน

*ที่มา : กรมการบินพลเรือน [ข้อมูลออนไลน์] เข้าถึงได้จาก <http://www.aviation.go.th/project/> วันที่สืบค้น ๒๕

อาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญา เว้นแต่จะได้รับอนุญาตจากรัฐที่เกี่ยวข้องแล้วเท่านั้น ซึ่งเป็นที่มาของการจัดทำ ความตกลงทวิภาคีว่าด้วยบริการเดินอากาศ (Air Services Agreement) ระหว่างรัฐสองรัฐ เพื่อสร้างกรอบ ทางกฎหมายในการควบคุมบริการเดินอากาศระหว่างประเทศหรือระหว่างรัฐดังกล่าว โดยมีการตกลง แลกเปลี่ยนสิทธิการบินระหว่างกัน เพื่อให้สายการบินที่กำหนดของรัฐภาคีสัญญาแต่ละฝ่ายสามารถทำการ บินแบบประจำระหว่างกันได้ โดยมีสาระประกอบด้วยเรื่อง

- การแต่งตั้งสายการบิน
- เส้นทางบิน (กำหนดเส้นทางบินสำหรับสายการบินที่จะทำการบินระหว่างกัน)
- ความจุความถี่ (กำหนดจำนวนเที่ยวบินบริการระหว่างกัน)
- สิทธิรับขนการจราจร เป็นต้น

รูปแบบของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

โดยทั่วไป รูปแบบของความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศต่างๆ ซึ่งตกลงให้สิทธิซึ่ง กันและกัน อาจแบ่งออกได้เป็น ๓ รูปแบบ ดังนี้

๑. ความตกลงแบบเบอร์มิวดา หรือ Bermuda Type

เป็นความตกลงแบบที่ประเทศภาคีตกลงกันกำหนดเส้นทางบิน จำนวนผู้ประกอบการ แต่ให้สายการบินของแต่ละฝ่ายพิจารณาจัดความจุความถี่ของบริการด้วยตนเอง ทั้งนี้ โดยต้องสอดคล้องกับปริมาณการจราจร และ ประเทศภาคีสองสัญชาติที่จะขอทบทวนการตัดสินใจของสายการบินได้ หากพบว่าการจัดความจุความถี่ไม่ เป็นไปตามหลักการของความตกลง

๒. ความตกลงแบบกำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า หรือ Capacity Pre-determination Type

เป็นรูปแบบความตกลงที่รัฐสองรัฐจะตกลงกันกำหนดจำนวนความจุความถี่ของเที่ยวบินบริการไว้ ล่วงหน้า โดยพิจารณาจากปริมาณความต้องการของตลาด และรัฐเป็นผู้กำหนดเส้นทางบิน และเป็นผู้พิจารณา ให้ความเห็นชอบพิกัดอัตราค่าขนส่ง

๓. ความตกลงแบบเปิดน่านฟ้าเสรี Liberalization หรือ Open Sky Type

ความตกลงประเภทนี้ ประเทศภาคีตกลงให้สายการบินของแต่ละฝ่ายพิจารณาจัดความจุความถี่ของ การบริการด้วยตนเอง และประเทศภาคีไม่มีสิทธิขอทบทวนการตัดสินใจของสายการบินได้ กล่าวคือ ปล่อยให้ กลไกตลาดเป็นตัวควบคุมเส้นทางบิน จำนวนผู้ประกอบการในเส้นทางบินความจุความถี่ของบริการและอัตรา ค่าขนส่ง

รูปแบบของความตกลงทั้ง ๓ ประเภทนี้ เป็นรูปแบบที่รัฐต่างๆ ใช้ในการจัดทำความตกลงว่าด้วย บริการเดินอากาศระหว่างกัน การที่รัฐใดจะพิจารณาใช้รูปแบบใดนั้น ย่อมขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นผลประโยชน์ทางเศรษฐกิจ ผลประโยชน์ทางการเมือง นโยบายของรัฐโดยรวมในแต่ละช่วง สำหรับ ประเทศไทยแล้ว ในอดีต ความตกลงส่วนใหญ่ที่จัดทำกับประเทศต่างๆ จะเป็นความตกลงในแบบ Capacity Pre-determination ที่กำหนดความจุความถี่ไว้ล่วงหน้า แต่ในช่วง ๖-๗ ปีที่ผ่านมา ได้เริ่มปรับปรุงความตกลง ที่มีอยู่กับประเทศต่างๆ โดยใช้รูปแบบของ Gradual Liberalization

การเจรจาสิทธิการบินของประเทศไทย

ในอดีตที่ผ่านมา แนวทางการเจรจาสิทธิการบินของไทย จะเป็นไปในลักษณะที่มุ่งคุ้มครองสายการบินแห่งชาติของไทยเป็นหลัก เนื่องจากในขณะนั้นประเทศไทยยังมีสายการบินที่ทำการบินระหว่างประเทศเพียงสายเดียว และยังไม่ถึง๓๖๑๗ มีความพร้อมเพียงพอที่จะแข่งขันในตลาดการบินระหว่างประเทศได้ จึงจำเป็นต้องได้รับการคุ้มครองจากรัฐเพื่อช่วยสร้างโอกาสในการแข่งขัน และทำให้สายการบินสามารถพัฒนาเจริญเติบโตขึ้นได้ ดังนั้น การเจรจาจัดทำความตกลงในอดีตส่วนใหญ่ จึงได้ตกลงกำหนดสายการบินของแต่ละฝ่ายไว้เพียงสายเดียว โดยระบุจำนวนจุดในเส้นทางบินที่สายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินได้ และกำหนดความจุความถี่ล่วงหน้าให้เพียงพอกับความต้องการของสายการบินในช่วงระยะสั้นๆ โดยพิจารณาจากผลประกอบการของสายการบินของทั้งสองฝ่ายเป็นเกณฑ์

ปัจจุบัน กระทรวงคมนาคมได้กำหนดกลยุทธ์ในการเจรจาสิทธิการบินในลักษณะของการเปิดเสรีตามลำดับ (Gradual Liberalization) กล่าวคือ มุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติสามารถขยายบริการมายังจุดต่างๆ ในประเทศไทยได้มากขึ้น โดยกำหนดเพดานความจุความถี่ของบริการให้สูงมากเพียงพอที่จะรองรับต่อความต้องการในระยะยาว หรือหากประเทศคู่เจรจามีความพร้อม ก็อาจตกลงเปิดเสรีความจุความถี่ให้สายการบินแต่ละฝ่ายสามารถทำการบินระหว่างกันได้อย่างเต็มที่ตามความต้องการ รวมถึงตกลงกำหนดเส้นทางบินแบบเปิด เพื่อส่งเสริมให้สายการบินสามารถทำการบินไปยังจุดใดๆ ในประเทศของภาคีอีกฝ่ายได้อย่างเต็มที่ รวมถึงเปิดจุดระหว่างทาง (Intermediate Point) และจุดพ้น (Beyond Point) เพื่อให้สายการบินมีความคล่องตัวในการดำเนินการ นอกจากนี้ ยังได้ตกลงผ่อนคลายการใช้สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๕ มากขึ้น ทำให้สายการบินต่างชาติที่ทำการบินมายังไทยสามารถรับขนผู้โดยสารออกจากไทยไปยังประเทศที่สามได้ เพื่อสร้างแรงจูงใจให้สายการบินต่างชาติทำการบินมาไทยเพิ่มมากขึ้นอีกทางหนึ่ง ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการส่งเสริมและพัฒนาให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคนี้ ทั้งยังได้ปรับปรุงหลักเกณฑ์การแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดจากเดิมกำหนดได้ฝ่ายละหนึ่งสายการบิน (Single Designation) เปลี่ยนแปลงเป็นกำหนดได้ฝ่ายละหลายสายการบิน (Multiple Designation) เพื่อให้ภาคีแต่ละฝ่ายสามารถแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของตนได้มากกว่าหนึ่งสายในการใช้สิทธิทำการบินภายใต้ความตกลงทวิภาคี

นโยบายการเปิดเสรีตามลำดับนี้ นับเป็นการปรับเปลี่ยนนโยบายในเชิงรุก โดยนำกลไกในการกำกับดูแลมาปรับใช้อย่างเหมาะสม เพื่อให้สายการบินของไทยและต่างชาติสามารถแข่งขันการให้บริการอย่างเป็นธรรมและเท่าเทียมกัน โดยมุ่งส่งเสริมให้สายการบินต่างชาติทำการบินมายังประเทศไทยได้มากขึ้น ในขณะเดียวกัน สายการบินของไทยก็มีโอกาสในการขยายตลาดการให้บริการไปยังประเทศอื่นๆ เพิ่มมากขึ้นเช่นเดียวกัน

ความตกลงหลายฝ่าย

นอกเหนือจากการแลกเปลี่ยนสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ ในระดับของความตกลงสองฝ่าย หรือที่เรียกกันว่า ความตกลงทวิภาคีแล้ว ประเทศไทยยังได้ดำเนินการจัดทำความตกลงเปิดเสรีด้านการขนส่งทางอากาศกับประเทศต่างๆ ในลักษณะของความตกลงหลายฝ่าย ทั้งในรูปแบบของความตกลงในระดับภูมิภาค เช่น ASEAN APEC และในระดับอนุภูมิภาค เช่น IMT-GT (Indonesia-Malaysia-Thailand Growth

Triangle) แผนงานพัฒนาเขตเศรษฐกิจสามฝ่าย ระหว่างประเทศอินโดนีเซีย มาเลเซีย และไทย และ BIMST-EC (Bangladesh-India-Myanmar-Sri Lanka-Thailand Economic Cooperation) เป็นต้น

กล่าวโดยสรุป การเปิดเสรีการบินของรัฐบาลจะเป็นประโยชน์ กล่าวคือ

๑. ผู้ใช้บริการมีทางเลือกมากขึ้น เนื่องมาจากการมีสายการบินทั้งของไทยและต่างประเทศเข้ามาให้บริการในตลาดการบินของไทยมากขึ้น

*ในการตกลงเปิดเสรีการบินของไทย ประเด็นเรื่องการแต่งตั้งสายการบินที่กำหนดของภาคีแต่ละฝ่าย ได้หลายสายการบินจะเป็นประเด็นหนึ่งที่ได้ตกลงกัน

๒. เกิดการแข่งขัน และแนวโน้มค่าโดยสารและค่าระวางขนส่งสินค้าที่ต่ำลง เป็นประโยชน์ต่อสาธารณชนผู้ให้บริการ

*ในตลาดการบินที่มีผู้ประกอบการน้อยราย และมีการแข่งขันต่ำ มักเกิดภาวะการผูกขาดผู้ประกอบการสามารถกำหนดอัตราค่าขนส่งได้ตามอำเภอใจ

๓. การแข่งขันทำให้แนวโน้มคุณภาพการให้บริการที่ดีขึ้น

*กลไกการแข่งขันหรือชิงลูกค้าในตลาดการบินปัจจุบันนอกจากการแข่งขันในเรื่องราคาแล้ว คุณภาพในการให้บริการ ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของบริการบนเครื่อง ตลอดจนช่วงวันเวลาทำการบินที่เหมาะสม นับวันจะได้รับความสนใจจากผู้ประกอบการมากยิ่งขึ้น

๔. เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมส่งออกสินค้าของไทย

*การสร้างอุปทาน (Supply) ด้านการขนส่งทางอากาศให้มีเพียงพอและสามารถรองรับกับความต้องการทั้งในด้านการเดินทางของสาธารณชน และการขนส่งสินค้า จะเป็นการลดอุปสรรคด้านการขนส่ง และทำให้อุปสงค์ (Demand) ของความต้องการการขนส่งทางอากาศสามารถเจริญเติบโตได้อย่างต่อเนื่อง นับได้ว่าเป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมท่องเที่ยวของไทยซึ่งเป็นประเทศรับนักท่องเที่ยว และยังเป็นประโยชน์ต่อการส่งออกสินค้าของไทยซึ่งต้องพึ่งพาการขนส่งทางอากาศสำหรับสินค้าบางประเภทในช่วงฤดูการส่งออก เช่น เทคโนโลยีสารสนเทศ สิ่งทอ เสื้อผ้าสำเร็จรูป ดอกกล้วยไม้ เป็นต้น

๕. เป็นประโยชน์ต่ออุตสาหกรรมการบินของไทย

*เมื่อการประกอบกิจการสายการบินมีการเจริญเติบโตมีผู้ประกอบการมากขึ้น ย่อมก่อให้เกิดความต้องการต่อเนื่องในอุตสาหกรรมการบิน ไม่ว่าจะเป็นในเรื่องของความต้องการบุคลากรด้านการบินที่เพิ่มขึ้น เช่น นักบิน ช่างเครื่องบิน พนักงานต้อนรับ ตลอดจนอุตสาหกรรมซ่อมบำรุงอากาศยาน เป็นต้น ซึ่งในขณะนี้ ประเทศไทยก็นับได้ว่ามีความพร้อมในเรื่องสถาบันที่จะผลิตบุคลากรด้านนี้ เพื่อป้อนต่ออุตสาหกรรมการบินได้

๖. จะส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้

*การมีจำนวนสายการบินทำการบินมายัง/ไปจากไทยด้วยจำนวนสายการบินและจำนวนเที่ยวบินมากที่สุด โดยมีเครือข่ายการบินกว้างขวางสามารถต่อเชื่อมการเดินทางได้ทั่วโลกโดยสะดวก จะเป็นส่วนส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินได้รวดเร็วขึ้น

ภาคผนวก

กรอบการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ

๑. กฎหมายที่เกี่ยวข้อง

ประเทศไทยในฐานะรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (อนุสัญญาชิคาโก) ซึ่งได้เปิดให้ลงนาม ณ เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ ๗ ธันวาคม พ.ศ. ๒๔๘๗ (ค.ศ. ๑๙๔๔) โดยประเทศไทยได้มอบสัตยาบันสาร เมื่อวันที่ ๔ เมษายน พ.ศ. ๒๔๙๐ และมีผลใช้บังคับ เมื่อวันที่ ๔ พฤษภาคม พ.ศ. ๒๔๙๐ ทั้งนี้ ตามข้อ ๖ ของอนุสัญญา กำหนดว่า บริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดจะดำเนินการบินเหนือหรือเข้าไปในอาณาเขตของรัฐผู้ทำสัญญามีได้ นอกจากจะได้รับอนุญาตพิเศษ หรืออนุญาตอย่างอื่นจากรัฐนั้น และจะต้องปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบอนุญาตเช่นนั้น

พระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. ๒๔๙๗ มาตรา ๒๘ กำหนดว่า ห้ามมิให้อากาศยานต่างประเทศบินผ่านหรือขึ้นลงในราชอาณาจักร เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศหรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๕๕๔ มาตรา ๑๙๐ วรรคสอง กำหนดว่า หนังสือสัญญาใดมีบทเปลี่ยนแปลงอาณาเขตไทย หรือเขตพื้นที่นอกอาณาเขตซึ่งประเทศไทย มีสิทธิอธิปไตยหรือมีเขตอำนาจตามหนังสือสัญญา หรือตามกฎหมายระหว่างประเทศ หรือจะต้องออกพระราชบัญญัติเพื่อให้การเป็นไปตามหนังสือสัญญา หรือมีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือ สังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง หรือมีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน หรืองบประมาณของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ ต้องได้รับความเห็นชอบของรัฐสภา ในกรณี รัฐสภาจะต้องพิจารณาให้แล้วเสร็จภายในหกสิบวันนับแต่วันที่ได้รับความแจ้งดังกล่าว

รัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ แก้ไขเพิ่มเติม (ฉบับที่ ๒) พุทธศักราช ๒๕๕๔ มาตรา ๑๙๐ วรรคสาม กำหนดว่า ก่อนการดำเนินการเพื่อทำหนังสือสัญญากับนานาประเทศ หรือองค์การระหว่างประเทศตามวรรคสอง คณะรัฐมนตรีต้องให้ข้อมูลและจัดให้มีการรับฟังความคิดเห็นของประชาชน และต้องชี้แจงต่อรัฐสภาเกี่ยวกับหนังสือสัญญานั้น ในกรณี ให้คณะรัฐมนตรีเสนอกรอบการเจรจาต่อรัฐสภาเพื่อขอความเห็นชอบด้วย

๒. หลักการและเหตุผลการเสนอกรอบการเจรจา

โดยที่ประเทศไทยได้กำหนดให้อากาศยานพลเรือนต่างประเทศทั้งที่ให้บริการเดินอากาศระหว่างประเทศแบบประจำมีกำหนดหรือแบบไม่ประจำจะดำเนินการมิได้ เว้นแต่จะมีสิทธิตามอนุสัญญา หรือความตกลงระหว่างประเทศ หรือได้รับอนุญาตเป็นหนังสือจากรัฐมนตรี ดังนั้น ประเทศไทยกับรัฐภาคีที่มีความมุ่งประสงค์จะสถาปนาและดำเนินการเดินอากาศระหว่างกัน และพ้นจากอาณาเขตของแต่ละฝ่าย และปรารถนาที่จะสนับสนุนความก้าวหน้าของการบินพลเรือน

ในภูมิภาคและระหว่างประเทศ จึงจำเป็นต้องดำเนินการเจรจาการบินเพื่อจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างกันขึ้น เพื่อใช้เป็นแม่บทในการพิจารณาอนุญาตให้สายการบินของรัฐภาคี ดำเนินบริการมายัง/ไปจากอาณาเขตของตน ซึ่งความตกลงฯ ดังกล่าวอาจเข้าข่ายเป็นหนังสือสัญญา ตามมาตรา ๑๘๐ วรรคสอง ของรัฐธรรมนูญแห่งราชอาณาจักรไทย พ.ศ. ๒๕๕๐ เพราะอาจเป็น หนังสือสัญญาที่มีผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจหรือ สังคมของประเทศอย่างกว้างขวาง หรือมีผลผูกพันด้านการค้า การลงทุน อย่างมีนัยสำคัญ จึงควรเสนอให้รัฐสภาให้ความเห็นชอบ กรอบการเจรจาก่อน

ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศเป็นความตกลงแบบฉบับที่ใช้ร่างมาตรฐานในการเจรจา และสาระในการเจรจากับแต่ละรัฐจะคล้ายคลึงกัน เพราะใช้มาตรฐานที่เป็นที่ยอมรับกันระหว่าง ประเทศ สอดคล้องกับแนวทางขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ กรอบการเจรจาจึงควร เป็นการรอบเดียวที่สามารถใช้ในการเจรจากับทุกรัฐ ทั้งที่ได้มีการจัดทำความตกลงฯ ในลักษณะนี้ไว้แล้ว และที่ยังมิได้มีความตกลงฯ กับไทยมาก่อนซึ่งเป็นรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ (รายชื่อรัฐต่าง ๆ ดังกล่าว ดังเอกสารแนบ) ทั้งในระดับทวิภาคีและพหุภาคี โดยในการเจรจา อาจปรับเปลี่ยนถ้อยคำ และสาระ หากจำเป็น เพื่อให้สอดคล้องกับกฎหมายของประเทศนั้น ๆ

๓. กรอบการเจรจาที่ขอความเห็นชอบ

การเจรจาจัดทำความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ ควรสอดคล้องกับนโยบายของรัฐบาล ไทย กฎหมาย ข้อบังคับภายในประเทศ รวมถึงข้อเสนอแนะ แนวทางขององค์การการบินพลเรือน ระหว่างประเทศที่เกี่ยวข้อง และยึดหลักการต่างตอบแทนระหว่างไทยและรัฐภาคี โดยมุ่งให้เกิด ประโยชน์โดยรวมสูงสุดแก่ประเทศไทย ซึ่งโดยทั่วไป การตกลงจะเป็นในรูปแบบการเจรจาการบิน หรือการโต้ตอบทางหนังสือ โดยจัดทำเป็นเอกสาร ๓ ประเภทหลักในการตกลงและใช้ประกอบกัน ซึ่งครอบคลุมประเด็นหลัก ดังนี้

๓.๑ ความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศ (หรืออาจเรียกชื่ออื่น ๆ เช่น ความตกลงว่าด้วย การขนส่งทางอากาศ ความตกลงว่าด้วยการแลกเปลี่ยนสิทธิรับขนการจราจร เป็นต้น) ซึ่งจะระบุ หลักการกว้าง ๆ เป็นกรอบในการกำกับดูแล และเป็นกรอบในการพิจารณาอนุญาตสายการบินของรัฐ ภาคีในการทำการบินระหว่างกัน โดยระบุข้อบทต่าง ๆ ซึ่งข้อบทหลัก ๆ ได้แก่

๓.๑.๑ การให้สิทธิ เป็นการระบุสิทธิที่รัฐภาคีให้แก่สายการบินที่กำหนดของแต่ละ ฝ่ายในการทำการบินระหว่างกัน

๓.๑.๒ การกำหนดสายการบินและการอนุญาตดำเนินการ ระบุหลักการกำหนด สายการบินและคุณสมบัติของสายการบินที่กำหนดที่จะใช้สิทธิภายใต้ความตกลงฯ ซึ่งรัฐภาคีต้องให้ การอนุญาตดำเนินการแก่สายการบินที่มีคุณสมบัติตามที่กำหนดที่อื่นคำขอทำการบิน

๓.๑.๓ การเพิกถอน พักใช้ และจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ ให้สิทธิรัฐภาคีใน การเพิกถอน พักใช้ และจำกัดใบอนุญาตดำเนินการ ในกรณีที่สายการบินไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ กำหนด

๓.๑.๔ การบังคับใช้กฎหมาย ระบุถึงการใช้กฎหมายและข้อบังคับของภาคี ผู้ทำความตกลงฝ่ายหนึ่งกับสายการบินที่กำหนดของภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เมื่อสายการบินนั้นอยู่ในอาณาเขตของภาคีฝ่ายแรก

๓.๑.๕ การยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาต เป็นการกำหนดให้รัฐภาคีฝ่ายหนึ่งยอมรับใบสำคัญและใบอนุญาตต่าง ๆ ของสายการบินที่ออกให้โดยรัฐภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง

๓.๑.๖ ความปลอดภัยการบิน ระบุหลักการที่สายการบินของแต่ละฝ่ายจะต้องดำเนินการเพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัยการบิน

๓.๑.๗ การรักษาความปลอดภัยการบิน ระบุภาระหน้าที่ของภาคีแต่ละฝ่ายในการดำเนินการเพื่อรักษาความปลอดภัยทางการบิน

๓.๑.๘ ค่าภาระ ระบุหลักการกำหนดค่าภาระ ที่แต่ละฝ่ายกำหนดขึ้นเพื่อเรียกเก็บจากสายการบินต่าง ๆ ให้มีความเป็นธรรม และสนับสนุนให้สายการบินมีส่วนร่วมในการกำหนดด้วย

๓.๑.๙ การยกเว้นค่าอากรและภาษี ระบุรายการที่สามารถยกเว้นค่าอากรและภาษีในการดำเนินธุรกิจของสายการบินได้

๓.๑.๑๐ การแข่งขันอย่างเป็นธรรม ระบุว่าสายการบินที่กำหนดต้องมีการแข่งขันอย่างเป็นธรรมในการดำเนินบริการ

๓.๑.๑๑ การกำหนดความจุ ระบุหลักการกำหนดความจุของบริการที่สายการบินของแต่ละฝ่ายจะกำหนด รวมถึงการปรับปรุงสิทธิความจุที่กำหนดไว้

๓.๑.๑๒ พิกัดอัตราค่าขนส่ง ระบุหลักการกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่งของสายการบินและการดำเนินการของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้องต่ออัตราดังกล่าว

๓.๑.๑๓ มาตรการป้องกัน ระบุมาตรการต่าง ๆ ที่อาจเข้าข่ายการแข่งขันที่ไม่เป็นธรรม และแนวทางการดำเนินการเมื่อรัฐภาคีเห็นว่าสายการบินของอีกฝ่ายหนึ่งดำเนินมาตรการดังกล่าว

๓.๑.๑๔ กิจกรรมในทางการค้าพาณิชย์ ระบุให้สิทธิในการดำเนินกิจกรรมทางการค้าพาณิชย์ที่เกี่ยวข้องของสายการบินของแต่ละฝ่ายในรัฐภาคีอีกฝ่ายหนึ่ง เช่น การนำบุคลากรเข้ามาดำเนินธุรกิจ การจัดตั้งตัวแทนสายการบิน เป็นต้น

๓.๑.๑๕ การปรึกษาหารือ ให้สิทธิแก่รัฐภาคีในการหารือเกี่ยวกับการตีความการนำความตกลงฯ ไปใช้ การแก้ไข หรือการปฏิบัติตามความตกลงฯ ของรัฐภาคี

๓.๑.๑๖ การระงับข้อพิพาท เป็นการกำหนดกลไกการระงับข้อพิพาทระหว่างรัฐภาคี หากมีข้อพิพาทในเรื่องการตีความหรือการใช้ความตกลงฯ

๓.๑.๑๗ ใบที่กีดเส้นทางบิน เป็นการระบุจุดในเส้นทางบินของสายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายในการทำการบินระหว่างกัน

เป็นต้น ซึ่งข้อบทในความตกลงฯ หลักนี้ โดยทั่วไปจะไม่ได้แก้ไขปรับปรุงบ่อยนัก

๓.๒ บันทึกความเข้าใจ (หรืออาจเรียกชื่ออื่น ๆ เช่น บันทึกการหารือ บันทึกการประชุม เป็นต้น) ซึ่งเป็นเอกสารระบุงการตกลงเพิ่มเติมเรื่องสิทธิการบินต่าง ๆ ที่สายการบินของแต่ละฝ่ายจะได้รับ หรือการตกลงเสริมจากความตกลงฯ หลัก เช่น

๓.๒.๑ สิทธิความจุความถี่ เป็นการกำหนดจำนวนความจุความถี่ของบริการที่สายการบินของแต่ละฝ่ายจะได้รับสิทธิ

๓.๒.๒ สิทธิรับขนการจราจร กำหนดสิทธิรับขนการจราจรที่สายการบินของแต่ละฝ่ายสามารถใช้สิทธิได้ เช่น สิทธิรับขนการจราจรเสรีภาพที่ ๓ ๔ และ ๕ เป็นต้น

๓.๒.๓ เส้นทางบิน เป็นการปรับปรุงใบพิักัดเส้นทางบินในความตกลงฯ หลัก โดยระบุงจุดต่าง ๆ ในเส้นทางบินที่สายการบินที่กำหนดของแต่ละฝ่ายจะทำการบินไปได้

๓.๒.๔ การแจ้งแต่งตั้งสายการบินที่กำหนด เป็นการระบุงชื่อสายการบินที่กำหนดที่รัฐภาคีแต่ละฝ่ายแจ้งแต่งตั้งเพื่อใช้สิทธิตามความตกลงฯ

๓.๒.๕ ความร่วมมือของสายการบิน เป็นการตกลงเรื่องความร่วมมือของสายการบิน เช่น หลักการในการทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกันของสายการบินต่าง ๆ เป็นต้น

๓.๒.๖ การตกลงเรื่องความร่วมมือทางการบินอื่น ๆ อาจมีการตกลงเรื่องความร่วมมือทางการบินอื่น ๆ เช่น เที่ยวบินเช่าเหมา การแลกเปลี่ยนความรู้ด้านการบิน เป็นต้น

ซึ่งสาระในบันทึกความเข้าใจนี้จะมีการปรับปรุงแก้ไขอยู่เป็นระยะ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ พัฒนาการของตลาด กฎหมาย หรือนโยบายของรัฐภาคีที่เกี่ยวข้อง

๓.๓ หนังสือโต้ตอบระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศ หรือระหว่างรัฐบาลของภาคีที่เกี่ยวข้อง เป็นเอกสารที่จัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขความตกลงฯ หลัก แก้ไขบันทึกความเข้าใจ โดยที่รัฐภาคีไม่ได้พบปะหารือ แต่กระทำโดยการโต้ตอบเป็นลายลักษณ์อักษรระหว่างเจ้าหน้าที่การเดินอากาศหรือระหว่างรัฐบาลของภาคีที่เกี่ยวข้อง หรือเป็นเอกสารเพื่อยืนยันการตกลงเรื่องต่าง ๆ ข้างต้น ภายหลังจากมีการเจรจาแล้ว เพื่อให้มีผลใช้บังคับอย่างเป็นทางการ

รายชื่อรัฐที่มีความตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศสองฝ่ายกับไทย

๑. กรีซ	๓๔. บรูไนดารุสซาลาม	๖๗. ลัตเวีย
๒. กัมพูชา	๓๕. บังกลาเทศ	๖๘. ลาว
๓. กาตาร์	๓๖. บัลแกเรีย	๖๙. เลบานอน
๔. เกาหลีใต้	๓๗. บาห์เรน	๗๐. เวียดนาม
๕. เกาหลีเหนือ	๓๘. เบลเยียม	๗๑. ศรีลังกา
๖. คาซัคสถาน	๓๙. ปากีสถาน	๗๒. สเปน
๗. คีร์กีซสถาน	๔๐. ปาปัวนิวกินี	๗๓. สวิตเซอร์แลนด์
๘. คูเวต	๔๑.เปรู	๗๔. สวีเดน
๙. เคนยา	๔๒. ไปรูเกส	๗๕. สหรัฐอเมริกา
๑๐. แคนาดา	๔๓. โปแลนด์	๗๖. สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
๑๑. ไครเอเชีย	๔๔. ฝรั่งเศส	๗๗. สหราชอาณาจักร
๑๒. จอร์แดน	๔๕. พม่า	๗๘. สาธารณรัฐเช็ก
๑๓. จิบูตี	๔๖. ฟีจี	๗๙. สิงคโปร์
๑๔. จีน	๔๗. ฟินแลนด์	๘๐. หมู่เกาะมาร์แชลล์
๑๕. ซาอุดีอาระเบีย	๔๘. ฟิลิปปินส์	๘๑. ออสเตรเลีย
๑๖. ซิมบับเว	๔๙. ภูฏาน	๘๒. ออสเตรีย
๑๗. ซีเรีย	๕๐. มองโกเลีย	๘๓. อีฟกานิสถาน
๑๘. เซเชลส์	๕๑. มอริเชียส	๘๔. อาเซอร์ไบจาน
๑๙. แซมเบีย	๕๒. มอลตา	๘๕. อาร์เมเนีย
๒๐. โซมาเลีย	๕๓. มัลดีฟส์	๘๖. อิตาลี
๒๑. ญี่ปุ่น	๕๔. มาเก๊า*	๘๗. อินเดีย
๒๒. เคนซาร์ก	๕๕. มาดากัสการ์	๘๘. อินโดนีเซีย
๒๓. ตองกา	๕๖. มาเลเซีย	๘๙. อิรัก
๒๔. ตุรกี	๕๗. เม็กซิโก	๙๐. อิสราเอล
๒๕. เติร์กเมนิสถาน	๕๘. โมร็อกโก	๙๑. อิหร่าน
๒๖. ไต้หวัน**	๕๙. ยูกันดา	๙๒. อียิปต์
๒๗. ทาจิกิสถาน	๖๐. ยูโกสลาเวีย	๙๓. อุซเบกิสถาน
๒๘. แทนซาเนีย	๖๑. ยูเครน	๙๔. เอธิโอเปีย
๒๙. นอร์เวย์	๖๒. เบลเยียม	๙๕. แอฟริกาใต้
๓๐. นิวซีแลนด์	๖๓. เยอรมนี	๙๖. โอมาน
๓๑. เนเธอร์แลนด์	๖๔. รัสเซีย	๙๗. ไอล์แลนด์
๓๒. เนปาล	๖๕. โรมานี	๙๘. ฮ่องกง*
๓๓. บราซิล	๖๖. สกอตแลนด์	๙๙. ฮังการี

* เขตบริหารพิเศษ

** ดินแดน

รายชื่อรัฐภาคีแห่งอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

๑. อัฟกานิสถาน	๓๘. คอโมโรส	๗๕. อังการี
๒. แอลเบเนีย	๓๙. คองโก	๗๖. ไอซ์แลนด์
๓. แอลจีเรีย	๔๐. หมู่เกาะคุก	๗๗. อินเดีย
๔. อันดอร์รา	๔๑. คอสตาริกา	๗๘. อินโดนีเซีย
๕. แองโกลา	๔๒. โกลด์โคสต์	๗๙. อิหร่าน
๖. แอนติกาและบาร์บูดา	๔๓. ไครเอเชีย	๘๐. อิรัก
๗. อาร์เจนตินา	๔๔. คิวบา	๘๑. ไอร์แลนด์
๘. อาร์เมเนีย	๔๕. ไซปรัส	๘๒. อิสราเอล
๙. ออสเตรเลีย	๔๖. สาธารณรัฐเช็ก	๘๓. อิตาลี
๑๐. ออสเตรีย	๔๗. เกาหลีเหนือ	๘๔. จาเมกา
๑๑. อาเซอร์ไบจาน	๔๘. คองโก	๘๕. ญี่ปุ่น
๑๒. บาฮามาส	๔๙. เคนมาร์ก	๘๖. จอร์แดน
๑๓. บาห์เรน	๕๐. จิบูตี	๘๗. คาซัคสถาน
๑๔. บังกลาเทศ	๕๑. ไทมิทอว์	๘๘. เคนยา
๑๕. บาร์เบโดส	๕๒. เอกวาดอร์	๘๙. คิริบาทิ
๑๖. เบลารุส	๕๓. อียิปต์	๙๐. คูเวต
๑๗. เบลเยียม	๕๔. เอลซัลวาดอร์	๙๑. คีร์กีซสถาน
๑๘. เบลีซ	๕๕. อีเควทอเรียลกินี	๙๒. ลาว
๑๙. เบนิน	๕๖. เฮอร์เทีย	๙๓. ลัตเวีย
๒๐. บรูไน	๕๗. เอสโตเนีย	๙๔. เลบานอน
๒๑. โบลิเวีย	๕๘. เอธิโอเปีย	๙๕. เลโซโท
๒๒. บอสเนียและเฮอร์เซโกวีนา	๕๙. ฟิจิ	๙๖. ไลบีเรีย
๒๓. บอตสวานา	๖๐. ฟินแลนด์	๙๗. ลิเบีย
๒๔. บราซิล	๖๑. ฝรั่งเศส	๙๘. ลิทัวเนีย
๒๕. บรูไนดารุสซาลาม	๖๒. กาบอง	๙๙. ลักเซมเบิร์ก
๒๖. บัลแกเรีย	๖๓. แกมเบีย	๑๐๐. มาดากัสการ์
๒๗. บูร์กินาฟาโซ	๖๔. จอร์เจีย	๑๐๑. มาลาวี
๒๘. บุรุนดี	๖๕. เยอรมนี	๑๐๒. มาเลเซีย
๒๙. กัมพูชา	๖๖. กานา	๑๐๓. มัลดีฟส์
๓๐. แคเมอรูน	๖๗. กรีซ	๑๐๔. มาลี
๓๑. แคนาดา	๖๘. เกรเนดา	๑๐๕. มอลตา
๓๒. เคาเวียร์ด	๖๙. กัวเตมาลา	๑๐๖. หมู่เกาะมาร์แชลล์
๓๓. สาธารณรัฐแอฟริกากลาง	๗๐. กินี	๑๐๗. มอริเตเนีย
๓๔. ชาด	๗๑. กินีบีสเซา	๑๐๘. มอริเชียส
๓๕. ชิลี	๗๒. กายอานา	๑๐๙. เม็กซิโก
๓๖. จีน	๗๓. เดคิ	๑๑๐. ไมโครนีเซีย
๓๗. โคลอมเบีย	๗๔. ฮอนดูรัส	๑๑๑. โมร็อกโก

๑๑๒. มองโกเลีย
 ๑๑๓. มอนเตเนโกร
 ๑๑๔. โมร็อกโก
 ๑๑๕. โมซัมบิก
 ๑๑๖. หม่า
 ๑๑๗. นามิเบีย
 ๑๑๘. นาอูรู
 ๑๑๙. เนปาล
 ๑๒๐. เนเธอร์แลนด์
 ๑๒๑. นิวซีแลนด์
 ๑๒๒. นิการากัว
 ๑๒๓. ไนเจอร์
 ๑๒๔. ไนจีเรีย
 ๑๒๕. นอร์เวย์
 ๑๒๖. โอมาน
 ๑๒๗. ปากีสถาน
 ๑๒๘. ปาเลา
 ๑๒๙. ปานามา
 ๑๓๐. ปาปัวนิวกินี
 ๑๓๑. ปารากวัย
 ๑๓๒. เปรู
 ๑๓๓. ฟิลิปปินส์
 ๑๓๔. โปแลนด์
 ๑๓๕. โปรตุเกส
 ๑๓๖. กาตาร์
 ๑๓๗. เกาหลีใต้
 ๑๓๘. มอลโดวา
 ๑๓๙. โรมาเนีย
 ๑๔๐. รัสเซีย
 ๑๔๑. รวันดา
 ๑๔๒. เซนต์คิตส์และเนวิส
 ๑๔๓. เซนต์ลูเชีย
 ๑๔๔. เซนต์วินเซนต์และเกรนาดีนส์
 ๑๔๕. ซามัว
 ๑๔๖. ซานมาริโน
 ๑๔๗. เซาตูเมและปรินซิปี
๑๔๘. ซาอุดีอาระเบีย
 ๑๔๙. เซเนกัล
 ๑๕๐. เซอร์เบีย
 ๑๕๑. เซเชลส์
 ๑๕๒. เซียร์ราลีโอน
 ๑๕๓. สิงคโปร์
 ๑๕๔. สโลวาเกีย
 ๑๕๕. สโลวีเนีย
 ๑๕๖. หมู่เกาะโซโลมอน
 ๑๕๗. โซมาเลีย
 ๑๕๘. แอฟริกาใต้
 ๑๕๙. สเปน
 ๑๖๐. ศรีลังกา
 ๑๖๑. ซูดาน
 ๑๖๒. ซูรินาม
 ๑๖๓. สวาซิแลนด์
 ๑๖๔. สวีเดน
 ๑๖๕. สวิตเซอร์แลนด์
 ๑๖๖. ซีเรีย
 ๑๖๗. ทาจิกิสถาน
 ๑๖๘. ไทย
 ๑๖๙. มาซิโดเนีย
 ๑๗๐. ทิมอร์-เลสเต
 ๑๗๑. โตโก
 ๑๗๒. ตองกา
 ๑๗๓. ตรินิแดดและโตเบโก
 ๑๗๔. ตูนิเซีย
 ๑๗๕. ตุรกี
 ๑๗๖. เดิร์กเมนสถาน
 ๑๗๗. ยูกันดา
 ๑๗๘. ยูเครน
 ๑๗๙. สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์
 ๑๘๐. สหราชอาณาจักร
 ๑๘๑. แคนซาส
 ๑๘๒. สหรัฐอเมริกา
 ๑๘๓. ยูรูกวัย
๑๘๔. อุซเบกิสถาน
 ๑๘๕. วานูอาตู
 ๑๘๖. เวเนซุเอลา
 ๑๘๗. เวียดนาม
 ๑๘๘. เยเมน
 ๑๘๙. แซมเบีย
 ๑๙๐. ซิมบับเว



สำนักวิชาการ ให้การบริการทางวิชาการ

๑. ณ สำนักงานเลขาธิการสภาผู้แทนราษฎร ถนนประดิพัทธ์ ให้บริการในวันและเวลาราชการ
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๑ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๒ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านการเมืองการปกครอง ความมั่นคง การทหาร การยุติธรรม กฎหมายระหว่างประเทศ
ความสัมพันธ์ระหว่างประเทศ อนุญาโตตุลาการ ทรัพย์สินทางปัญญา
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๒ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๑ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านเศรษฐกิจ พาณิชย การเงิน การคลัง การธนาคาร การลงทุน งบประมาณ ประกันภัย
อุตสาหกรรม คมนาคม เทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร การเกษตรและสหกรณ์
 - กลุ่มงานบริการวิชาการ ๓ โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๗๐ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๒๐๕๘-๕๙
ด้านสังคม การศึกษา ศาสนา วัฒนธรรม แรงงานและสวัสดิการสังคม เด็ก สตรี
การสาธารณสุข การท่องเที่ยว การกีฬา วิทยาศาสตร์ สิ่งแวดล้อม การพลังงาน

๒. ณ จุดบริการสารสนเทศอิเล็กทรอนิกส์ (E-knowledge Services) อาคารรัฐสภา ๑ ชั้น ๓
ให้บริการในวันและเวลาราชการ สำหรับวันประชุมสภาผู้แทนราษฎรให้บริการถึงเวลา ๑๙.๓๐ น.
โทร. ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๗ โทรสาร ๐ ๒๒๔๔ ๑๘๗๘