

เมื่อต้นศตวรรษ ผู้นำอาเซียนได้ทุ่มเทเวลาและสติปัญญาให้การสร้างประชาคมที่รวมตัวร่วมมือกันในทุกมิติ พร้อมทั้งจะแข่งขันและมีความยั่งยืน ทั้งนี้บนพื้นฐานของกฎระเบียบที่ชัดเจน 15 ปีผ่านไป อาเซียนสถาปนาประชาคมอาเซียนได้สำเร็จ โดยมีกฎบัตรและพิมพ์เขียวการรวมตัวในทุกด้านเพื่อที่จะตามโลกที่เปลี่ยนแปลงด้วยเทคโนโลยีใหม่ ๆ ได้ทัน่วงที

อาเซียนเผชิญหน้ากับความท้าทายด้วยยุทธศาสตร์การเชื่อมโยงระหว่างกัน โดยปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐาน ทบหนวกฎข้อบังคับและกฎหมาย และชักนำให้ประชาชนใกล้ชิดกันมากขึ้น เพื่อการนี้อาเซียนได้ทยอยให้สัตยาบันความตกลงหลายฉบับที่ได้ลงนามกันไปช้านาน แต่ถูกดึงถ่วงไว้บังคับใช้ไม่ได้อย่างสมบูรณ์ ความตกลงเหล่านี้สำคัญต่อโลจิสติกส์การขนส่งและห่วงโซ่อุปทานในปี 2561 นี้ การกระชับความร่วมมือทางการบินจะเป็นจุดเด่น และสำหรับไทยยังมีความสำคัญเนื่องจากการบินเป็นปัจจัยหลักต่อความสำเร็จของโครงการพัฒนาระเบียงเศรษฐกิจภาคตะวันออก หรืออีอีซี

ระดมสมอง

ประดาป พิบูล
TEAM GROUP

ผู้นำอาเซียนสนับสนุนส่งเสริมนโยบายท้องฟ้าเปิดมากกว่า 2 ทศวรรษแล้ว และได้ให้การรับรองแนวทางการรวมตัวกันในสาขาการเดินทางทางอากาศ รูปแบบของอาเซียนนั้นยังไม่เปิดกว้างเท่าของประเทศที่พัฒนาแล้ว และมีความตกลงทางอากาศ 3 ฉบับเป็นองค์ประกอบได้แก่ ความตกลงพหุภาคีเปิดเสรีทางอากาศอย่างสมบูรณ์ในการขนส่งสิ่งของผู้โดยสาร และการบริการ

ความตกลงทั้งสาม สำคัญมากต่อการสร้างตลาดการบินเดี่ยวหรือนโยบายเปิดท้องฟ้า ซึ่งเน้นสิทธิเสรีภาพที่สาม สี่ และห้า ในการขนส่งสิ่งของผู้โดยสารระหว่างเมืองต่าง ๆ ในอาเซียนและอนุภูมิภาค เอกสารนี้ลงนามกันมาเกือบ 10 ปีแล้ว “แต่เพิ่งได้รับการสัตยาบันโดยสมาชิกอาเซียนทุกประเทศ” ให้มีผลบังคับใช้ได้เพียงเมื่อปีที่แล้ว รวมทั้งความตกลงกับจีนซึ่งมี

อาเซียนเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทะยานสู่ท้องฟ้าที่เปิดกว้าง



ผลบังคับใช้แล้วยกเว้นกับบรูไนและอินโดนีเซียซึ่งยังมิได้รับรองพิธีสารอีก 1 ฉบับ นอกจากนั้น เพื่อขยายเครือข่ายทางอากาศ อาเซียนได้เริ่มเจรจาทำความตกลงทางอากาศกับอินเดีย

ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ สหรัฐ และสหภาพยุโรปด้วย

อาเซียนบัดนี้ได้เตรียมตัวพร้อมแล้วที่จะย่างก้าวไปสู่การเปิดท้องฟ้า และเพื่อให้บรรลุตามเป้าหมาย ขั้นตอนต่อไป

สมาชิกอาเซียนมีพันธะที่จะต้องปฏิบัติตามกรอบการรวมตัวเป็นตลาดการบินเดี่ยวรับรองเมื่อปี 2554 ซึ่งครอบคลุมถึงการเปิดการบริการทางอากาศอย่างเสรี การปรับมาตรฐานความมั่นคงปลอดภัย

ทางอากาศ ตลอดจนการบริหารเที่ยวบินให้สอดคล้องกัน

ประเทศไทยมีบทบาทที่แข็งขันในเวทีการบินมาโดยตลอด อย่างไรก็ตาม การเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วของระบบนิเวศทางอากาศและสนามบินในโลกและภูมิภาค ทำให้ไทยจำเป็นต้องเรียนรู้จากวิธีปฏิบัติอันเป็นเลิศของประเทศต่าง ๆ และนำหน้าคู่แข่งเสมอ ไทยจำเป็นต้องวางแผนไว้สำหรับอนาคตเพื่อเตรียมรับตลาดที่นับวันจะขยายใหญ่โตขึ้นเรื่อย ๆ สหรัฐต้องบริหารเที่ยวบินวันละประมาณ 50,000 เที่ยวบิน โดยใช้เทคโนโลยีดิจิทัลสมัยใหม่ เช่น ฟิวชันฮับคาสต์ หรือโททัลเทอร์รูเลนซ์ สนามบินสุวรรณภูมิรับเที่ยวบินเพียงประมาณวันละ 800 เที่ยวบิน ซึ่งเป็นปัญหาที่หนักหน่วงแล้วที่จะบริหารจัดการ

การให้สัตยาบันสารความตกลงทางการบินทั้ง 3 ฉบับเป็นการส่งสัญญาณที่ชัดเจนว่า อาเซียนมีความมุ่งมั่นที่จะเปิดท้องฟ้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน การพัฒนาสนามบินนานาชาติอู่ตะเภาให้เป็นเสาหลักของโครงการอีอีซี จึงนับว่าจะเป็นก้าวที่สำคัญของไทยไปสู่ตลาดการบินเดี่ยวของอาเซียน