

สมาคมขนส่งทางอากาศสากล (IATA) คาดการณ์ว่า ในปี 2550 นี้ สายการบินทั่วโลกจะสามารถกลับมา มีผลกำไรได้อีกครั้ง เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับลดลง ทั้งนี้ อัตราการเติบโตของจำนวน ผู้โดยสารทาง อากาศในภูมิภาคตะวันออกกลาง จะมีการขยายตัวเร็วที่สุด อยู่ที่ร้อยละ 15.4 เช่นเดียวกันปริมาณการขนส่งสินค้าที่ ปรับเพิ่มขึ้น ไปอยู่ที่ ร้อยละ 16.1

ในปี พ.ศ.2550 สายการบินต่างๆ ในเอเชียจะทำกำไรได้น้อยลง อยู่ที่ระดับ 1.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งเป็นตัวเลขที่ลดลงจากระดับที่ได้มีการประเมินไว้สำหรับปี 2549 ที่ 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากการ แข่งขันที่เพิ่มสูงขึ้น ความสามารถในการให้บริการที่สูงขึ้น และผู้ให้บริการรายใหม่ที่เข้ามาในตลาด โดยปริมาณ การเดินทางระหว่างประเทศของผู้โดยสารในเอเชีย คาดว่า จะขยายตัวที่ระดับเฉลี่ยต่อปี ร้อยละ 5.7 ในช่วงปี พ.ศ.2549 -2553 และคาดว่า การขนส่งสินค้าในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเป็นตัวกระตุ้นการขยายตัวด้านการ ขนส่งสินค้าทั่วโลก ด้วยอัตราการขยายตัวเฉลี่ย ต่อปีที่ร้อยละ 6.0 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกัน

นอกจากนี้ IATA ยังชี้ว่า การคาดการณ์การขยายตัวสะท้อนให้เห็นถึงความแข็งแกร่งของกระแส หมุนเวียนด้านการค้า การขยายตัวทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะเศรษฐกิจจีนและอินเดียโดยในช่วง 4 ปีจนถึงปี 2553 นั้น คาดว่า จะมีอัตราการขยายตัวของจีน อยู่ที่ร้อยละ 8.1 และอินเดีย อยู่ที่ระดับร้อยละ 7.9

ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวในด้านสายการบิน ทั้งในและต่างประเทศมีดังนี้

การบินไทย ได้เตรียมการพัฒนากิจการดำเนินงานของบริษัทฯ สรุปได้ดังนี้

1. เตรียมปรับโครงสร้างองค์กรใหม่เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงาน โดยปรับลดหน่วยงานเหลือ 109 หน่วย จาก 1,130 หน่วย เพื่อให้สอดคล้องกับธุรกิจการบินที่จำเป็นต้องมีความรวดเร็วในการบริหารงาน และ ทันกับสถานการณ์ปัจจุบัน
2. เตรียมจัดตั้งบริษัทใหม่ เพื่อให้บริการสายการบินภายในประเทศที่จะจัดตั้งขึ้น โดย บกท. เป็นผู้ถือหุ้น 100% นั้น จะช่วยลดต้นทุนการบริหารจัดการของ บกท. และช่วยลดการขาดทุนจากการให้บริการเส้นทางบินใน ประเทศ โครงการนี้ เป็นการนำโครงการเดิมกลับมาศึกษาใหม่ หลังจากชะลอไปก่อนเพื่อรอความชัดเจนของ ทอท. ซึ่งเป็นการจัดตั้งสายการบินใหม่ของ บกท. ซึ่งใช้ชื่อ **สายการบินเอ็องหลวง** โดยนำมาปรับปรุงและลง รายละเอียด เพื่อนำเสนอต่อคณะกรรมการบริษัท ซึ่งขั้นตอนการจดทะเบียนเป็นบริษัทใหม่ คาดว่าจะใช้เวลาไม่ เกิน 6 เดือน

การจัดตั้งสายการบินใหม่นี้ คาดว่าจะใช้เงินลงทุนไม่ถึง 1 พันล้านบาท โดยจะเน้นการให้บริการที่ครบวงจร และมุ่งให้บริการกับลูกค้าชาวต่างชาติ ที่ต้องการจองตั๋วล่วงหน้าผ่านสำนักงานของ บกท. ได้ในแต่ละประเทศ อย่างไรก็ตาม สายการบินใหม่นี้ ไม่ได้มีสถานะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ การดำเนินงานหรือการให้บริการต่างๆ จึงไม่ซ้ำซ้อนกับสายการบินนกแอร์ ซึ่ง บกท. เป็นผู้ถือหุ้นใหญ่

แนวคิดการจัดตั้งสายการบินใหม่อยู่บนพื้นฐานว่า รัฐบาลมีนโยบายใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ รองรับเที่ยวบินพาณิชย์เส้นทางในประเทศ ซึ่ง บกท. พร้อมสนับสนุนนโยบายดังกล่าว แต่การนำเที่ยวบินในประเทศของ บกท. มาให้บริการที่ท่าอากาศยานกรุงเทพในระยะยาวนั้น จำเป็นต้องมีการจัดตั้งสายการบินใหม่ โดยแยกการดำเนินงานออกจาก บกท. เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายในการดำเนินงาน

สำหรับ การให้บริการเส้นทางบินในประเทศบางส่วนไปที่ท่าอากาศยานกรุงเทพนั้น คาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการ ในวันที่ 15 มีนาคมนี้

3. เตรียมแผนขยายการลงทุนโรงซ่อมเครื่องบินที่ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในปีงบประมาณ 2551 เพื่อให้สามารถรองรับการซ่อมบำรุงเครื่องบินได้เพิ่มขึ้น จากปัจจุบัน รับซ่อมเครื่องบินได้พร้อมกัน 3 ลำ จะเพิ่มเป็น 6 ลำ ในอนาคต คาดว่าใช้งบลงทุน 5,000 ล้านบาท ลูกค้าที่ใช้บริการศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยานของ บกท. เช่น แอร์ฟรานซ์ ออล นิปปอนแอร์เวย์ เจแปนแอร์ไลน์ และลุฟท์ฮันซ่า เป็นต้น

4. วางแผนการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน (ฟิวเออร์ชาร์จ) สำหรับเส้นทางการบินในประเทศและต่างประเทศ ลงอีกประมาณ ร้อยละ 3-5 ซึ่งเป็นผลมาจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกได้ปรับตัวลดลง ทำให้ราคาน้ำมันอากาศยานปรับตัวลดลงตามไปด้วย ประกอบกับ สายการบินคู่แข่ง เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้ทำการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันไปก่อนหน้านี้แล้ว

5. ยกเลิกการทำเที่ยวบินร่วม (CODE SHARE) กับสายการบินนกแอร์ ในเส้นทางในประเทศ ทั้งหมด ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์นี้เป็นต้นไป

6. เตรียมเปิดสำนักงานใหญ่แห่งใหม่ขึ้นในนครโฮจิมินห์

7. ประกาศใช้ระบบจำหน่ายตั๋วโดยสารแบบอัตโนมัติที่ดำเนินการผ่านข่าวยอะมาเดอุส (Amadeus) โดยระบบดังกล่าวเรียกว่า Nego Fare เพื่อให้ตัวแทนจำหน่ายตั๋วสามารถจัดการเรื่องตั๋วได้รวดเร็วขึ้น ซึ่งปัจจุบันได้มีบริษัทสายการบินทั่วโลกถึง 150 แห่ง ที่ใช้บริการของตัวผ่านเครือข่ายนี้

สายการบินนกแอร์ ได้ปรับปรุงแผนการบิน ใน 2 เส้นทางบิน

1. เส้นทาง เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน โดยล่าสุดได้ส่งคืนเครื่องบิน เอ ที อาร์ ที่เข้ามาใช้ทำการบินในเส้นทางดังกล่าว จำนวน 1 ลำ คืนให้กับ บกท. และสายการบินนกแอร์ก็จะทำการบินเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน วันละ 1 เที่ยวบิน เพื่อรักษาสถานภาพเส้นทางการบินไว้เท่านั้น

2. เส้นทาง กรุงเทพ-กระบี่-กรุงเทพ ได้เริ่มทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพ-กระบี่-กรุงเทพ วันละ 2 เที่ยวบิน ตั้งแต่วันที่ 15 มกราคมเป็นต้นไป ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-400 ซึ่งมีความจุได้มากถึง 156 ที่นั่ง ซึ่งจะเป็นเที่ยวบินแรกจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิสู่ท่าอากาศยานนานาชาติกระบี่

ส่วนความเคลื่อนไหวของสายการบินต่างชาติในช่วงเดือนมกราคม 2550 นั้น มีดังนี้

สายการบินแอร์เอเชีย ได้ปรับยุทธศาสตร์เป็นสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก และเตรียมเปิดตลาดในประเทศจีนและอินเดีย หลังรับมอบเครื่องบินแอร์บัสใหม่ ภายใน 3 ปี เนื่องจากจะมีเครื่องบินใหม่จำนวน 150 ลำ เข้ามาเสริม คาดว่าจะส่งมอบได้ภายในปี 2555

ปัจจุบันรายได้ของแอร์เอเชียนั้น คิดเป็นรายได้จากต่างประเทศ ร้อยละ 40 และรายได้จากการบินในประเทศ ร้อยละ 60 แต่ภายใน 5 ปี แอร์เอเชีย ตั้งเป้าจะเปลี่ยนสัดส่วนรายได้ เป็นรายได้จากต่างประเทศ ร้อยละ 70 และรายได้ในประเทศ ร้อยละ 30

สำหรับในปี 2550 นี้ สายการบินแอร์เอเชีย มีแผนเปิดเส้นทางใหม่ จำนวน 3-4 เส้นทาง โดยจะเน้นเส้นทางต่างประเทศเป็นหลัก โดยเฉพาะจีนตอนใต้ ล่าสุดเปิดบินเส้นทางสุวรรณภูมิ-ล้งกาวิ ซึ่งได้รับการตอบรับอย่างดี ด้วยจำนวนผู้โดยสารต่อเที่ยว คิดเป็นร้อยละ 50 และตั้งเป้า ในระยะ 2-3 เดือนจะเพิ่มเป็น ร้อยละ 75

ล่าสุด เมื่อต้นเดือน ม.ค. ที่ผ่านมานี้ แอร์เอเชีย ได้ลงนามในสัญญาสั่งซื้อเครื่อง A320 จากแอร์บัส จำนวน 50 ลำ และมีแผนจะซื้อเพิ่มอีก 50 ลำด้วย ในอนาคต

ปัจจุบัน แอร์เอเชีย มีฝูงบินทั้งสิ้น 50 ลำ แบ่งเป็น A320 จำนวน 15 ลำ และ โบอิง 737-300 อีก 35 ลำ การตัดสินใจของแอร์เอเชียที่จะซื้อเครื่องบินโดยสารรุ่นเอ320 เพิ่มจำนวน 100 ลำนี้ ถือเป็นการสนับสนุนความพยายามของแอร์บัส เพื่อทำตลาดเครื่องบินรุ่นเอ320 ซึ่งถือเป็นคู่แข่งสำคัญของเครื่องบินโดยสาร โบอิง 737 ของโบอิง รวมทั้งยังเป็นการทำตลาดเครื่องบินที่มีแฉวงเดินเดียว และแก้ปัญหาค่าความต้องการเครื่องบินโดยสารรุ่นเอ340 ขนาด 4 เครื่องยนต์ที่เริ่มจะหมดความนิยมลง

ฟลาย เอเชีย เอ็กซ์เพรส (แฟกซ์) สายการบินต้นทุนต่ำของมาเลเซีย ได้รับอนุญาตจากทางการมาเลเซีย ให้สามารถให้บริการบินในเส้นทางระยะไกลระหว่างประเทศได้แล้ว ซึ่งเส้นทางการบินระยะไกลระหว่างประเทศที่แฟกซ์ได้รับอนุญาตนั้น จะไม่รวมกับเส้นทางบินระหว่างประเทศที่เปิดให้บริการโดยมาเลเซีย แอร์ไลน์ส สายการบินแห่งชาติของมาเลเซีย ที่เปิดให้บริการในปัจจุบันนี้แต่อย่างใด ซึ่งจะเปิดให้บริการการบินในระยะทางไกล มุ่งเน้นในการเปิดบริการเส้นทางบินตรงจากกัวลาลัมเปอร์ ไปยังจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวทั่วโลก เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย และยุโรป โดยคาดว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ในเดือนกรกฎาคม ปี 2550

เจ็ท แอร์เวย์ส เตรียมจะเปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ ซึ่งบินตรงจาก กรุงเดลีและกัลกัตตา ประเทศอินเดีย มายังประเทศไทย โดยเครื่องบินโบอิง B737-800 ในเดือนมกราคม 2550 นี้ ซึ่งจะเปิดให้บริการถึง 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดย 7 เที่ยวบิน จากเดลี และ 7 เที่ยวบินจากกัลกัตตา และว่าในปี พ.ศ. 2551 ทางสายการบินจะได้นำเครื่องบิน แอร์บัส A330 มาบริการในเที่ยวบินกรุงเทพฯ - เดลี อีกด้วย

ขณะนี้ทางสายการบิน กำลังขอใบอนุญาตเพิ่มเส้นทางบินสู่จุดหมายปลายทางต่างประเทศ โดยอยู่ในขั้นตอนพิจารณาของกระทรวงการบินพลเรือนแห่งรัฐบาลอินเดีย แต่อย่างไรก็ตาม เจ็ท แอร์เวย์ส ได้รับสิทธิในการเปิดเส้นทางการบินระหว่างอินเดียและสหรัฐอเมริกาแล้ว โดยจะเริ่มให้บริการเที่ยวบินมุมไบ-นิวยอร์ก ภายในเดือนสิงหาคม 2550

จากการเปิดให้บริการของสายการบิน เจ็ท แอร์เวย์ส ในครั้งนี้ จะทำให้ขณะนี้ประเทศไทยมีเที่ยวบินออกจากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองหลักต่างๆ ของอินเดียมากถึง 144 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ถือเป็น การสนองนโยบายรัฐบาลไทยและอินเดีย ที่ตั้งเป้าให้สายการบินมีที่นั่งให้บริการ 10,000 ที่นั่งต่อสัปดาห์ภายใน 3 ปีข้างหน้า ซึ่งเป็นแนวโน้มที่แสดงให้เห็นว่า ทั้งสองประเทศจะมีการเดินทางท่องเที่ยวระหว่างกันเพิ่มขึ้น นอกจากนี้ ยังเป็นการต่อยอดการลงทุนทางธุรกิจระหว่างสองประเทศให้มีเพิ่มขึ้นด้วย

เจแปน แอร์ไลน์ส คอร์ป (เจเอแอล) ได้ทำการปรับแผนธุรกิจของบริษัทฯ หลังจากที่เผชิญปัญหา รุมเร้าหลายด้าน ทั้งเรื่องมาตรฐานความปลอดภัย และปัญหาขัดแย้งภายในบอร์ดบริหาร ในช่วง 2-3 ปีที่ผ่านมา โดยได้วางแผนธุรกิจเพื่อกระตุ้นผลกำไรและรับมือกับสภาวะการแข่งขันที่รุนแรง ดังนี้

1. การเสนอให้บริการเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางต่างประเทศที่ได้รับความนิยมมากขึ้น และยกเลิกเส้นทางบินที่ให้กำไรน้อย โดยจะยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางภายในประเทศ 10 เส้นทาง
2. ใช้เครื่องบินลำเล็กลงเพื่อประหยัดเชื้อเพลิง
3. เปิดตัวที่นั่งชั้นเฟิร์สคลาสในเที่ยวบินภายในประเทศบางเที่ยวบิน เช่น เที่ยวบินโตเกียว-โอซากา และโตเกียว-ฟูกูโอกะ
4. ปรับลดจำนวนพนักงานลง เพื่อต้องการที่จะลดค่าใช้จ่าย

สายการบินจีนและไต้หวัน เตรียมเปิดบริการเที่ยวบินพิเศษระหว่างจีนและไต้หวันจำนวน 96 เที่ยวบิน ระหว่างวันที่ 13-26 กุมภาพันธ์ ซึ่งตรงกับช่วงเทศกาลตรุษจีน ทั้งนี้ ภายใต้แผนดังกล่าว 6 สายการบินของไต้หวัน ซึ่งประกอบไปด้วย (1) ไชน่า แอร์ไลน์ส (2) อีวา แอร์เวย์ส คอร์ป (3) ฟาร์อีสเทิร์น ทรานสปอร์ต คอร์ป (4) แมนดาริน แอร์ไลน์ส (5) ทรานสเอเชีย แอร์เวย์ส คอร์ป และ (6) ยูเอ็นไอ แอร์เวย์ส จะเปิดให้บริการ 48 เที่ยวบินและอีก 48 เที่ยวบินของสายการบินของจีน ซึ่งประกอบไปด้วย (1) แอร์ ไชน่า (2) ไทหนาน แอร์ไลน์ส (3) ไชน่าอีสเทิร์น แอร์ไลน์ส (4) เซี่ยงไฮ้ แอร์ไลน์ส (5) ไชน่าเซาเทิร์น แอร์ไลน์ส และ (6) เซียะเหมิน แอร์ไลน์ส

เสิ่นเจิ้น แอร์ไลน์ หนึ่งในสายการบินเอกชนรายใหญ่สุดของจีน ได้ร่วมมือกับ เมฆาแอร์ กรุ๊ป ผู้ดำเนินธุรกิจสายการบินระดับท้องถิ่นของสหรัฐ จัดตั้งสายการบินร่วมทุนต่างชาติแห่งแรกในประเทศจีนแผ่นดินใหญ่ โดยใช้ชื่อว่า **ปักกิ่ง แอร์ไลน์**

การที่ เมซา แอร์ และเส้นเงิน แอร์ไลน์ บรรลุข้อตกลงเปิดสายการบินร่วมทุนแห่งแรกร่วมกัน เป็นผลสืบเนื่องมาจากการที่รัฐบาลจีน ผ่อนคลายกฎระเบียบในอุตสาหกรรมการบิน ทำให้มีผู้ให้บริการใหม่ๆ เข้าสู่ตลาดมากขึ้น ประกอบกับความน่าสนใจของตลาดการบินในจีนที่กำลังเฟื่องฟู แต่ยังไม่มีการบริการเที่ยวบินตรงที่เพียงพอ เพื่อบินไปยังเมืองที่มีความสำคัญอันดับสอง

อย่างไรก็ตาม สายการบินใหม่นี้ อาจจะต้องเผชิญหน้ากับการแข่งขันรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จากสายการบินรัฐวิสาหกิจขนาดใหญ่ 3 แห่งของจีน ซึ่งได้แก่ แอร์ ไชน่า ไชน่า เซาเธิร์น แอร์ไลน์ และไชน่า อีสเทิร์น แอร์ไลน์

ไม่เพียงแต่ เมซาแอร์ เท่านั้น แต่ยังรวมไปถึงสายการบินสหรัฐอีก 4 แห่งได้แก่ อเมริกัน แอร์ไลน์ ในเครือ เอเอ็มอาร์ คอร์ป ,คอนติเนนตัล แอร์ไลน์, นอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ และยูไนเต็ด แอร์ไลน์ ของยูเอแอล คอร์ป ซึ่งต่างก็ต้องการเปิดบริการเที่ยวบินใหม่ๆ ไปยังเมืองต่างๆ ของจีนด้วยเช่นกัน ซึ่งหากได้รับการอนุมัติให้เปิดเส้นทางบินใหม่ๆ ไปจีนได้ สายการบินต่างๆ จะสามารถเรียกเก็บค่าตัวได้มากถึง 800 ดอลลาร์ สำหรับที่นั่งชั้นประหยัด และอาจเพิ่มขึ้นถึง 12,000 ดอลลาร์ สำหรับที่นั่งชั้นเฟิร์สคลาส

ทั้งนี้ เนื่องจากในปัจจุบัน ความต้องการเดินทางไปจีนอยู่ในระดับสูง และเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเมื่อปี 2548 จีนถือเป็นคู่ค้ารายใหญ่สุดอันดับ 3 ของสหรัฐ อีกทั้งบริษัทอเมริกัน ต่างก็ต้องการส่วนแบ่งทางธุรกิจที่มากขึ้น ในเศรษฐกิจท้องถิ่นของจีนแผ่นดินใหญ่

อย่างไรก็ตาม แม้สหรัฐจะทำข้อตกลงเปิดน่านฟ้ากับประเทศใหญ่ๆ เกือบทุกประเทศแล้ว แต่จีนกลับเป็นข้อยกเว้น โดยรัฐบาลแต่ละชุดของสหรัฐฯ จะอนุญาตให้สายการบินท้องถิ่น เปิดบริการเที่ยวบินไปจีนในจำนวนที่จำกัด ภายใต้ข้อตกลงเมื่อปี 2547 นั้น สหรัฐฯ สามารถให้ 1 ใน 4 สายการบิน ที่มีบริการเที่ยวบินไปจีนอยู่แล้ว เปิดเที่ยวบินรายวันเที่ยวบินใหม่ได้ โดยจะเริ่มให้บริการในวันที่ 25 มีนาคม 2550 ซึ่งทั้ง 4 สายการบินต่างก็ต้องการที่จะได้รับสิทธินี้ ซึ่งหากพลาดโอกาสในครั้งนี้ ก็จะเป็นปีหน้าที่สหรัฐจะตัดสินใจเกี่ยวกับการเพิ่มเที่ยวบินโดยสาร หรือขนส่งสินค้า ซึ่งจะเริ่มให้บริการในปี 2551

ปัจจุบันสายการบินสหรัฐ เปิดให้บริการเที่ยวบินตรงไปยังจีนโดยไม่หยุดแวะพักที่ใดจาก 3 เมืองเท่านั้น คือ ซานฟรานซิสโก ชิคาโก และเมืองเนวอรัค รัฐนิวเจอร์ซีย์ ขณะที่นอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ ใช้ช่องทางในเที่ยวบินไปกรุงโตเกียว เปิดให้บริการต่อไปยัง 3 เมืองใหญ่ของจีน แต่ไม่มีบริการบินตรงจากสหรัฐ

สายการบินแควนตัส ก็เป็นอีกสายการบินหนึ่งที่เตรียมจะปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมัน นอกเหนือจากสายการบินไทย และ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ โดยจะปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันในเที่ยวบินภายในประเทศและบางเที่ยวบินในเส้นทางต่างประเทศ ลงอีก 5 เหรียญออสเตรเลีย (ราว 140.39 บาท) นับตั้งแต่วันที่ 23 มกราคม หลังจากราคาน้ำมันในตลาดลงได้ปรับลดลง

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

ภายหลังการเปิดตัวเครื่องบินตระกูล 747-8 รุ่น โดยสาร, 747-8 อินเตอร์คอนติเนนตัล (เปิดให้บริการภายในปี 2553) และรุ่น 747-8 เฟรีเกตอร์ (เปิดให้บริการในปี 2552) ของโบอิง เมื่อปี 2548 ซึ่งมียอดสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น 747-8F ทั้งหมดจำนวน 18 ลำ ใน 2 สายการบิน คือ คาร์โก้ลักซ์แอร์ไลน์ 10 ลำ และนิปปอนคาร์โก้แอร์ไลน์ส (NCA) 8 ลำ ขณะที่ยอดการสั่งซื้อรวมในปัจจุบันอยู่ที่ 78 ลำ แบ่งเป็นรุ่นขนส่งสินค้า 747-8F 54 ลำ และรุ่นโดยสาร 747-8 อินเตอร์ 24 ลำ และกำลังเจรจากับสายการบินอีกหลายราย รวมทั้งการบินไทย เนื่องจากปัจจุบัน บกท. มีฝูงบินที่เป็นเครื่องบินโบอิง 46 ลำ โดยหนึ่งในนั้นเป็นรุ่น 747-400 จำนวน 18 ลำ และรุ่น 747-300 จำนวน 2 ลำ

ปัจจุบัน โบอิง มีส่วนแบ่งตลาดธุรกิจการบินขนาดใหญ่ ร้อยละ 57 โดยตลาดหลักที่จะเข้ามาทำการตลาดในปี นี้ คือ ตลาดเอเชีย เนื่องจากมีอัตราเติบโตอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเครื่องบินโบอิง 747-8 มีต้นทุนต่อเที่ยวต่ำกว่าและประหยัดเชื้อเพลิงน้ำมันได้มากกว่า A380 ถึงร้อยละ 19 และร้อยละ 10 ตามลำดับ ขณะที่รุ่น 747-8F มีต้นทุนต่อเที่ยวต่ำกว่าร้อยละ 20

สำหรับแนวโน้มความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่ มีประมาณ 990 ลำ แบ่งเป็นเกือบร้อยละ 70 สำหรับเครื่องบินโดยสาร และประมาณร้อยละ 30 เป็นเครื่องบินสำหรับขนส่งสินค้า โดยตลาดเอเชียจะมีความต้องการสูงถึง 570 ลำ คิดเป็นร้อยละ 60 ของทั้งหมด

ด้านท่าอากาศยาน

ความคืบหน้าในการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น จากการตรวจสอบแล้วพบว่า กว่าร้อยละ 80 เป็นปัญหาที่เกิดขึ้นจริง โดย 4 เรื่องหลัก ได้แก่

1. ปัญหาทางเทคนิคการก่อสร้างในลานบินแท็กซี่เวย์และรันเวย์
2. ปัญหาการบริหารจัดการพื้นที่และสิ่งอำนวยความสะดวกอาคารผู้โดยสาร
3. ปัญหาคลังสินค้า
4. ปัญหาโครงข่ายเชื่อมโยงการขนส่ง

โดยคาดว่าจะต้องใช้เวลากว่า 1 ปี ปัญหาต่างๆ ถึงจะคลี่คลายได้ และในขณะนี้ ทอท.อยู่ระหว่างปรับปรุงทบทวนแผนแม่บทของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในสมัยรัฐบาลชุดก่อน ซึ่งกำหนดแผนขยายไว้ 5 เฟต เพื่อรองรับการเพิ่มผู้โดยสารเป็น 120 ล้านคนในปี 2568 ควบคู่ไปกับพิจารณาขยายเที่ยวบินภายในประเทศและการบินแบบ Point-to-point (จะไม่มีการแวะจอดเครื่องบินบนเส้นทางผ่านเพื่อรับส่งผู้โดยสารที่ต้องการใช้บริการเชื่อมต่อกับเที่ยวบินอื่น) กลับมาไว้ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งผู้บริหารทอท.มีความเห็นว่า หากจะเปิด 2 สนามบินควบคู่กันไป การขยายสนามบินสุวรรณภูมิในเฟส 2 และ 3 ควรจะลดขนาดของโครงการลงทุน ในขณะที่นักวิเคราะห์การบินทั้งไทยและนานาชาติ ได้เสนอทางเลือก 3 วิธี คือ

วิธีที่ 1 ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศที่ไม่ต้องต่อเที่ยวบิน ไปยังจังหวัดอื่นหรือต่างประเทศจากสุวรรณภูมิ กลับดอนเมืองทันที ร้อยละ 30-35 ของเที่ยวบินที่มีอยู่ทั้งหมดขณะนี้ประมาณ 470 เที่ยวบิน/วัน

วิธีที่ 2 ลงทุนสร้างรันเวย์เฟส 2 แทนที่เพิ่มรันเวย์ 3 และ 4 ให้แล้วเสร็จภายในไม่เกิน 18 เดือน คาดว่าจะใช้เงินลงทุนอีกรันเวย์ละประมาณ 12,000 ล้านบาท

วิธีที่ 3 ต้องปิดซ่อมรันเวย์ 1 และ 2 ซึ่งขณะนี้ใช้งานรองรับเครื่องบินขึ้น-ลงได้เพียงร้อยละ 70 เท่านั้น

จากการรวบรวมข้อมูลในเชิงการศึกษาวิจัยพบว่า ทอท. ต้องตัดสินใจอย่างชัดเจนทางธุรกิจ เพื่อเร่งการพัฒนาธุรกิจสนามบิน และบริการนักท่องเที่ยวเดินทางทั้งคนไทยและต่างประเทศอย่างมีคุณภาพและประสิทธิภาพในระยะยาว รวมถึงการหวังผลระยะยาวด้านการลงทุนของรัฐบาล มีแรงกระตุ้นเร่งด่วนจาก 3 ปัจจัย ได้แก่

1) ปริมาณผู้โดยสาร การลงทุนมกะโปรเจกต์สุวรรณภูมิเฟสแรก ระหว่าง 2549-2551 ออกแบบไว้รองรับผู้โดยสารเพียง 45 ล้านคน แต่ในปี 2550 มีแนวโน้มว่า จะมีผู้โดยสารใช้บริการมากถึง 43 ล้านคน ดังนั้น ทอท. ต้องเร่งตัดสินใจว่าจะใช้ 1 หรือ 2 สนามบินในกรุงเทพฯ เพราะหากใช้สุวรรณภูมิเพียงสนามบินเดียว จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้เต็มที่ ตั้งแต่ปี 2551 เมื่อไปวิเคราะห์การลงทุนขยายอาคารผู้โดยสารเพิ่มหลังใหม่ หรือ midfield concord ต้องใช้เวลา 3-4 ปี หรือถ้าจะขยายอาคารผู้โดยสารแบบประหยัด (low cost terminal) ต้องใช้เวลา 10 เดือน

2) งบประมาณ งบประมาณลงทุนใหม่ ถ้าจะต้องทำโครงการอาคารผู้โดยสารหลังใหม่ ต้องใช้เงินขั้นต่ำเพิ่มอีก 50,000 ล้านบาท ถ้าทำโลว์คอสต์เทอร์มินัลต้องใช้เงินขั้นต่ำ 1,500 ล้านบาท แต่ถ้ากลับไปใช้ดอนเมืองก็ไม่จำเป็นต้องใช้เงินเพิ่ม หากใช้ก็เพียงการตกแต่งเพิ่มเติมไม่เกิน 100 ล้านบาท

3) การใช้ทรัพย์สินเดิมที่มีอยู่ให้เกิดประโยชน์ทางเศรษฐกิจและการพัฒนารายได้อย่างแท้จริง ในการย้ายเที่ยวบินประมาณร้อยละ 30 จากสุวรรณภูมิกลับไปดอนเมือง ทอท. จะได้ใช้ทรัพย์สินให้เกิดรายได้ ลดการแออัดของเที่ยวบินและผู้โดยสาร ปัญหาความเดือดร้อนจากมลพิษเสียงเครื่องบินในประเทศลดลง ร้อยละ 30 ของทั้งหมดที่กระทบชาวบ้านรอบสุวรรณภูมิจะลดลง

ถ้าสุด รัฐบาลได้สรุปผลของการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีข้อยุติว่าจำเป็นต้องย้ายสายการบินในประเทศที่ไม่ต้องต่อเครื่องระหว่างประเทศ ไปใช้สนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) เป็นการชั่วคราวก่อน โดยขอให้สายการบินเป็นผู้สมัครใจย้ายเองเท่านั้น ส่วนการจะย้ายบริการสายการบินในประเทศเป็นการชั่วคราวหรือถาวรนั้น หน่วยงานที่เกี่ยวข้องต้องสรุปร่วมกันอีกครั้งหนึ่ง โดยสาเหตุที่ต้องย้ายกลับไปใช้สนามบินดอนเมืองมี 2 ประการ คือ

1. ดอนเปิดสุวรรณภูมิได้ 4 เดือนแรกพบปัญหาความไม่สะดวกหลายอย่าง รวมถึงความไม่ปลอดภัยของสนามบินที่เกิดขึ้นกับรันเวย์ แท็กซี่เวย์ จนต้องปิดซ่อมไปหลายจุด

2. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีความแออัด เพราะขณะนี้ผู้โดยสารมาใช้บริการกว่า 43 ล้านคน จากที่กำหนดไว้ทั้งปี 45 ล้านคน ปัญหาที่เกิดขึ้นทั้งหมดเพราะสุวรรณภูมิเปิดใช้เร็วเกินไปทั้งที่หน้าจะมีการทดสอบการบินก่อน 6 เดือน - 1 ปี

สำหรับการปิดซ่อมแซมผิวรันเวย์และแท็กซี่เวย์ของสนามบินสุวรรณภูมินั้น เบื้องต้นคาดว่าจะใช้เวลาหลายเดือนหรือสูงสุดกว่า 1 ปี และคาดว่าจะใช้วงเงินในการซ่อมแซมไม่น้อยกว่า 300 ล้านบาท หรือสูงสุด 3 พันล้านบาท

ส่วนที่ทำอากาศยานกรุงเทพจะมีการปรับปรุงงานทุกด้าน อาทิ การซ่อมหัวรันเวย์ทางด้านทิศตะวันตก ซึ่งปัจจุบันจุดที่เครื่องบินจะลงแตะพื้นหรือทัชดาวน์มีลักษณะเป็นลอนคลื่นที่จะต้องมีการปรับสภาพผิวให้เรียบ โดยงานส่วนนี้จะใช้ระยะเวลาไม่เกิน 45 วัน รวมทั้งการปรับปรุงความพร้อมด้านบริการ เช่น ร้านค้า ร้านอาหาร ภายในอาคารที่พักผู้โดยสารจะใช้เวลาดำเนินการรวม 30 วัน รวมถึงการจัดรถขนส่งสาธารณะ เช่น รถแท็กซี่ แอร์พอร์ตบัส และรถลีมูซีน ซึ่งเชื่อว่าจะสามารถเปิดให้บริการได้ทันที

สายการบินที่สมัครใจที่จะย้ายกลับมาที่ดอนเมือง ได้แก่ การบินไทย โอเรียนท์ไทย และนกแอร์ ในขณะที่ไทยแอร์เอเชีย และบางกอกแอร์เวย์สไม่สามารถย้ายกลับมาได้

สำหรับความเคลื่อนไหวด้านทำอากาศยานในประเด็นอื่นๆ นั้น ขณะนี้ กระทรวงคมนาคมจะชะลอการดำเนินการโอนทำอากาศยานภูมิภาคทั้ง 26 แห่ง ซึ่งอยู่ในความรับผิดชอบของ ขอ. ให้ ทอท. รับผิดชอบ เนื่องจากเกรงว่ารูปแบบการให้บริการจะหันไปเน้นการทำกำไรมากกว่า เพราะ ทอท. เป็นบริษัทมหาชน ซึ่งต้องสร้างผลตอบแทนสูงสุดให้ผู้ถือหุ้น แต่อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ ทอท. จะไม่ได้รับโอนทำอากาศยานภูมิภาค ก็จะไม่กระทบต่อเป้าหมายรายได้ของ ทอท. และก็ยังไม่มีความชัดเจนว่า หาก ทอท. ได้ทำอากาศยานทั้ง 26 แห่ง มาบริหาร จะทำให้รายได้เพิ่มขึ้นจริง เพราะต้นทุนการบริหารทำอากาศยานต้องเพิ่มขึ้นด้วย

ส่วนความเคลื่อนไหวของการก่อสร้างสนามบินใหม่นั้น มีทั้งในและต่างประเทศ โดยในประเทศนั้น ขณะนี้ ขอ. กำลังศึกษาความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินสมุยแห่งที่ 2 ซึ่งในเบื้องต้นมีความเป็นไปได้ในการก่อสร้างสนามบินดังกล่าว เนื่องจากมีความคุ้มค่าทางเศรษฐกิจเพราะมีนักท่องเที่ยวเดินทางไปยังเกาะสมุยมากถึง 1 ล้านคนต่อปี และมีแนวโน้มที่จะขยายตัวอย่างต่อเนื่องในอนาคต ประกอบกับเพื่อแก้ปัญหาที่เกิดจากการผูกขาดธุรกิจด้านการท่องเที่ยวของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ โดยจะใช้งบประมาณในการก่อสร้าง จำนวน 1,200 ล้านบาท และใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 2 ปี ซึ่งสนามบินดังกล่าวจะสามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดกลาง เช่น เครื่องโบอิง 737-400 หรือเครื่องบิน แอร์บัส เอ 320 ได้ ส่วนประเด็นในเรื่องของผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นในอนาคตนั้น ก็สามารถเพิ่มเที่ยวบินให้มีความถี่มากขึ้นได้

ในขณะที่ต่างประเทศนั้น คูไบกำลังสร้างสนามบินแห่งใหม่ที่จะกลายเป็นสนามบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก โดยขณะนี้อยู่ในระหว่างการก่อสร้างโครงสร้างพื้นฐานภายในสนามบิน คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในสิ้นปี 2551 และสามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 120 ล้านคนต่อปี นอกจากนี้ สนามบินแห่งนี้ยังจะกลายเป็นสนามบินคาร์โก้ที่ใหญ่ที่สุดในโลกอีกด้วย โดยมีศักยภาพในการรองรับสินค้าได้มากถึงปีละ 12 ล้านตัน งบประมาณในการก่อสร้าง ประมาณ 3.3 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 1.12 ล้านล้านบาท)

ด้านการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน

บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด เตรียมขยายธุรกิจศูนย์ซ่อมอากาศยาน โดยเตรียมดำเนินการ ดังนี้

1. เจรจากับ ทอท. เพื่อขอพื้นที่ส่วนหนึ่งของสนามบินดอนเมืองคืน 1 ใน 3 ของฝั่งตะวันออก (ด้านหลังรันเวย์) เพื่อนำมาใช้สร้างโรงเก็บเครื่องบินของกองทัพอากาศ เช่น เฮลิคอปเตอร์ รวมทั้งยังแจ้งไปยังกระทรวงคมนาคมเพื่อขอใช้ประโยชน์อาคารผู้โดยสารภายในประเทศและคลังสินค้า เพื่อใช้เป็นโรงเก็บและศูนย์ซ่อมใหญ่ ซึ่งในปัจจุบัน TAI ไม่เพียงแต่จะซ่อมเครื่องบินของภาครัฐ และเครื่องบินทหารทั้ง 3 เหล่าทัพเท่านั้น แต่ยังรับซ่อมเครื่องบินพาณิชย์ได้ด้วย เช่นเครื่องบินของพีบีแอร์

ปัจจุบัน TAI เข้าศูนย์ซ่อมอากาศยานของทอท. ทั้งหมด 3 แห่ง คือ กองซ่อมอากาศยาน 1 กองบิน 4 อ.ตาคี จ.นครสวรรค์ , ส่วนซ่อมอากาศยาน โรงเรียนการบิน อ.กำแพงแสน จ.นครปฐม และส่วนซ่อมอากาศยานขนาดเล็ก ผูกบิน 604 กองบัญชาการยุทธทางอากาศ ดอนเมือง ซึ่งใช้งานจนเต็มพื้นที่แล้ว จึงจำเป็นต้องมีพื้นที่สำหรับสร้างโรงเก็บและโรงซ่อม

2. ร่วมทุนกับ บริษัท แอร์ฟรานซ์ เทคนิก จำกัด ประเทศฝรั่งเศส เพื่อพัฒนาขีดความสามารถในการซ่อมเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ การร่วมลงทุนกับแอร์ฟรานซ์จึงมีส่วนสำคัญต่อการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์นิคมซ่อมอากาศยาน โดยตามแผนจะทำให้บริษัทมีรายได้เพิ่มมากขึ้น จากปัจจุบันที่มีกำไรกว่า 150 ล้านบาท

นอกจากนี้ TAI ยังมีแผนลงทุนในปีนี้อีกกว่า 125 ล้านบาท ในการดำเนินงาน 14 โครงการ เพื่อพัฒนาขีดความสามารถของบริษัทฯ และรองรับการขยายธุรกิจในอนาคต ส่วนแผนงานด้านการตลาดได้จัดทำโครงการ Falcon Star ซึ่งเป็นการซ่อมเครื่องของทอท. ในระยะที่สอง จะดำเนินการแล้วเสร็จในอีก 3 ปีข้างหน้า โดยปีนี้ตั้งเป้าว่าจะได้รับงานซ่อมเครื่องบินมูลค่ารวมกว่า 1,500-2,000 ล้านบาท หลังจาก 3 ปีที่ผ่านมารับงานซ่อมเครื่องบินมูลค่ารวมกว่า 7,000 ล้านบาท

ด้านการผลิตบุคลากรทางการบิน

สมาคมนักบินไทย ไม่เห็นด้วยกับการแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ.2497 หมวด 5 ผู้ประจำหน้าที่ มาตรา 4 (1) ที่จะมีการตัดคุณสมบัติผู้ประจำหน้าที่ ข้อ 1 มีสัญชาติไทย ออก เพื่ออำนวยความสะดวกแก่นักบินต่างชาติในการขออนุญาตเข้าทำการบินในประเทศ โดยมีเหตุผลสนับสนุน คือ

1. เนื่องจาก พ.ร.บ.ดังกล่าว เดิมมีความประสงค์ที่จะสงวนไว้ซึ่งสิทธิทางการบินในเส้นทางการบินภายในประเทศ เพื่อความมั่นคงของประเทศ หากมีการแก้ไข พ.ร.บ. ดังกล่าว ให้มีการเปิดให้นักบินที่ไม่มีสัญชาติไทยเข้ามาเป็นผู้ทำหน้าที่ประจำอย่างเสรีไม่มีข้อจำกัด อาจทำให้สามารถรับรู้จุดยุทธศาสตร์ที่ตั้งสำคัญต่างๆ ของประเทศได้ง่าย ซึ่งยากแก่การป้องกันและแก้ไขผลกระทบต่อการคุกคามความมั่นคงของประเทศชาติ

2. ส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยด้วย เพราะหากนักบินผู้ทำหน้าที่ประจำที่ไม่มีสัญชาติไทย เหล่านั้นขาดความรอบคอบ ขาดประสบการณ์ ไม่มีความสันทัดในสภาพภูมิประเทศ ขาดวินัยทางการบิน ย่อมส่งผลกระทบต่อความปลอดภัยและประสิทธิภาพของการทำหน้าที่ที่ดีได้

อีกทั้งในปัจจุบันภาครัฐโดยกระทรวงคมนาคมได้ส่งเสริมให้บุคคลที่มีสัญชาติไทยเข้ามาประกอบวิชาชีพ ทางด้านการบินมากขึ้น มีหลักสูตรการเรียนการสอนในสถาบันการบินพลเรือน เมื่อบุคคลเหล่านี้จบหลักสูตรก็ ย่อมนำความรู้ความสามารถมาพัฒนาวิชาชีพนักบินต่อไป

ในขณะที่อธิบดี ขอ. ชี้แจงเหตุผลที่แก้ไข พรบ. ดังกล่าวว่า เพื่อรองรับปัญหาความขาดแคลนนักบินใน อนาคต เพราะแนวโน้มจะมีการเติบโตสูงขึ้น หากไทยไม่สามารถผลิตนักบินหรือบุคลากรได้ทัน ก็ถือเป็นการเปิด กว้างให้นักบินต่างประเทศเข้ามาทำงานแทนได้ อีกทั้งในปัจจุบันก็เกิดปัญหาขึ้นกับสายการบินต่างๆ ในประเทศ ไทย เพราะต้นทุนการผลิตนักบินแต่ละคนค่อนข้างสูง และเมื่อนักบินมีทางเลือกก็มักจะเลือกไปทำงานให้สายการ บินใหญ่ เช่น การบินไทย มากกว่าจะทำงานให้กับสายการบินเล็กๆ

อัลทีออน เทรนนิ่ง (Alteon Training) บริษัทในเครือของบริษัท โบอิง (The Boeing Company - NYSE: BA) เปิดศูนย์ฝึกอบรมของบริษัทอย่างเป็นทางการขึ้นที่สิงคโปร์ ประกอบไปด้วยสนามฝึกบินจำลองขนาดเต็ม 7 แห่ง ขณะนี้มีเครื่องฝึกบินจำลองพร้อมอุปกรณ์ครบครันติดตั้งเรียบร้อยแล้วจำนวน 4 เครื่อง ได้แก่ Boeing 777-200/300; Boeing 737-300/400/500; Airbus A320; และ Fokker 100 โดยมีแผนจะติดตั้งเครื่องฝึกบินจำลอง Boeing 737-800 ในกลางปี 2007 และเครื่องฝึกบินจำลอง Boeing 787 มีกำหนดที่จะมาถึงในช่วงไตรมาสแรกของ ปี 2008 นอกเหนือจากเครื่องฝึกบินจำลองแล้ว ศูนย์ฝึกอบรมยังมีบริการฝึกอบรมด้านการหนีภัยฉุกเฉินจาก เครื่องบิน และมีอุปกรณ์สำหรับการฝึกอบรมที่ใช้เทคโนโลยีขั้นสูงอื่นๆ เช่น flat-panel trainers (FPT) นักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่อง และฝ่ายซ่อมบำรุง ที่เข้ารับการฝึกจะใช้เวิร์กสเตชันที่ติดตั้งระบบการเรียนด้วยตนเอง จากคอมพิวเตอร์ ทำให้ผู้ฝึกอบรมสามารถเรียนรู้ได้ตามอัตราความสามารถของตนเอง

ศูนย์ฝึกอบรมที่สิงคโปร์แห่งนี้ตั้งอยู่ใกล้กับสนามบินนานาชาติชางงี มีศักยภาพในการฝึกอบรม นักบิน พนักงานประจำเครื่อง และฝ่ายซ่อมบำรุง ได้มากกว่า 6,000 คนต่อปี

ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำนักงานบันทึกอุบัติเหตุทางอากาศ ซึ่งเป็นหน่วยติดตามอิสระ แถลงว่าจำนวนเครื่องบินตกทั่วโลกเมื่อปี 2549 ต่ำสุดในรอบ 43 ปี ทำให้เป็นปีที่ปลอดภัยที่สุดปีหนึ่งในประวัติศาสตร์การบิน โดยเมื่อปีที่แล้วมีเครื่องบิน ตก 156 ครั้ง เทียบกับ 178 ครั้งเมื่อปี 2548 โดยเกือบ 1 ใน 3 ของอุบัติเหตุทางเครื่องบินเกิดขึ้นในอเมริกาเหนือ เฉพาะในสหรัฐฯ ประเทศเดียวมีอุบัติเหตุทางอากาศ 45 ครั้ง ส่วนจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางอากาศทั่วโลก อยู่ที่ 1,292 คน ลดลงร้อยละ 11 จากปีก่อน ขณะที่การเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 4 เมื่อปีที่แล้ว เป็น ประมาณ 2,100 ล้านคน และอุบัติเหตุที่มีผู้เสียชีวิตมากที่สุดของปีที่แล้ว คือ เครื่องบินดูไบเลฟ ๓๕-154 ตกที่ยูเครน เมื่อเดือนสิงหาคม ทำให้มีผู้เสียชีวิต 170 คน

บทสรุป

อุตสาหกรรมการบินโลกในปี 2550 นี้ น่าที่จะมีแนวโน้มการเจริญเติบโตในทิศทางบวก ทั้งนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงเป็นปัจจัยที่ส่งผลโดยตรง แต่อย่างไรก็ตาม หลายสายการบินมีการปรับลดค่าธรรมเนียมน้ำมันลง ซึ่งทำให้ราคาค่าบัตรโดยสารเครื่องบินลดลงด้วย น่าจะเป็นผลดีต่อการเดินทางทางอากาศ โดยภาพรวม

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น มีความสัมพันธ์กับความชัดเจนและทิศทางของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นับตั้งแต่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิประสบกับปัญหาในหลายๆ ด้าน ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียโอกาสทางธุรกิจไป โดยเฉพาะความมั่นใจของนักธุรกิจและผู้ให้บริการ และภาพลักษณ์ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

ในขณะที่ ประเทศคู่แข่งอย่าง สิงคโปร์ ที่ต้องการจะเป็นช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ล่าสุด ได้ใช้โลว์คอสต์แอร์ไลน์เป็นกลยุทธ์สำคัญ ซึ่งได้เปิดเสรีการบินให้โลว์คอสต์แอร์ไลน์บินได้เสรี รวมทั้งการเปิดบริการอาคารผู้โดยสารต้นทุนต่ำ (low cost terminal) นอกจากนี้ ยังได้ประกาศเปิดโลว์คอสต์แอร์ไลน์ ซึ่งแกนหลักมีไทเกอร์ แอร์เวย์ส, เจ็ตสตาร์ แอร์เวย์ส และซิลแอร์ และวางโครงข่ายจุดบิน โดยใช้สนามบินภูมิภาคไทยถึง 5 แห่งคือ เชียงใหม่ กระบี่ ภูเก็ต หาดใหญ่ อุดรธานี เป็นฐานโลว์คอสต์เชื่อมโครงข่ายสนามบินขางจี-ไทย-เอเชีย

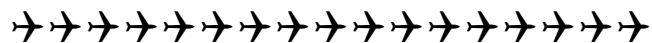
สิงคโปร์ ยังได้เรียกร้องให้รัฐบาลประเทศสมาชิกสมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ (อาเซียน) เปิดให้สายการบินต้นทุนต่ำมีอิสระในการดำเนินงาน และให้บริการเที่ยวบินมากขึ้น จะช่วยส่งเสริมให้สายการบินกลุ่มนี้ได้รับผลกำไรตามฐานะทางเศรษฐกิจของแต่ละสายการบิน ทั้งยังตอบสนองต่อความต้องการเดินทางทางอากาศได้ดียิ่งขึ้น นอกจากนี้ ยังกล่าวว่า สายการบินต้นทุนต่ำจะช่วยกระตุ้นการขนส่งทางอากาศเส้นทางใหม่ๆ และการดำเนินการทางธุรกิจ ซึ่งจะช่วยให้สายการบินต้นทุนต่ำสามารถสำรวจตลาดชั้นที่ 2 ได้มากขึ้น และช่วยผลักดันให้รัฐบาลในกลุ่มอาเซียนลงทุนในภาคธุรกิจโครงสร้างพื้นฐานประเภทท่าอากาศยานมากขึ้น

นอกจากนี้ ความมั่นใจในการลงทุนของสิงคโปร์ ซึ่งทำให้บริษัทด้านการบินข้ามชาติ ก็เข้าไปลงทุนในการจัดตั้งศูนย์ฝึกอบรมเครื่องฝึกบินจำลอง ก็จะทำให้อุตสาหกรรมการบินของสิงคโปร์พัฒนามากยิ่งขึ้น

ดังนั้น ประเทศไทยจึงควรเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าวที่เกิดขึ้น และสร้างความมั่นใจให้เกิดขึ้น เพื่อการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค

อย่างไรก็ตาม โดยภาพรวม แนวโน้มการพัฒนาและการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการบินของไทยในด้านต่างๆ ยังคงมีให้เห็น ซึ่งมีผลต่อ สบพ. โดยตรง ไม่ว่าจะเป็นการจัดตั้งสายการบินใหม่ของ บกท. การขยายงานด้านการซ่อมบำรุงของ บกท. การเปิดใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพอีกครั้งหนึ่ง หรือแม้แต่การพัฒนางานด้านการซ่อมบำรุงของ TAI ล้วนแต่เกี่ยวข้องกับเรื่องของบุคลากรการบินทั้งสิ้น ทั้งเรื่องปริมาณและคุณภาพ ซึ่ง สบพ. จะต้องศึกษาและติดตามแนวโน้มนี้ นอกจากนี้ ประเด็นที่สถาบันการบินพลเรือน ควรให้ความสนใจเป็นอย่างมาก คือ กรณี

การแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศ โดยการตัดคุณสมบัติผู้ประจำหน้าที่ (นักบิน) ข้อ 1 มีสัญชาติไทยออก เป็นการเปิดโอกาสให้นักบินสัญชาติอื่นเข้ามาทำการบินในประเทศไทยได้อย่างเสรี ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อนักบิน สัญชาติไทยโดยตรง และในฐานะที่ สบพ. เป็นสถาบันการผลิตบุคลากรทางการบิน ก็ย่อมได้รับผลกระทบนี้ เช่นกัน ซึ่ง สบพ. ควรพิจารณาแสดงบทบาทของหน่วยงานต่อประเด็นนี้



แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน