

ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2550 นี้ หลายหน่วยงานได้ออกมาแสดงทัศนคติต่ออุตสาหกรรมการบินของโลก และแนวโน้มในปี 2550 นี้ สรุปได้ดังนี้

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาต้า) เปิดเผยว่า อุตสาหกรรมการบินมีกำไรจากการดำเนินงานประมาณ 10,200 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีที่ผ่านมา ในขณะที่การขาดทุนสุทธิลดลงเหลือ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ตามที่ได้มีการตั้งเป้าไว้ นอกจากนี้ อัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยในปีที่แล้วเพิ่มขึ้นสูงสุด ร้อยละ 76 จาก ร้อยละ 75.1 ในปี 2548 ซึ่งสะท้อนว่า มีการค้าแข่งแกร่งมาก ในช่วง 18 เดือนที่ผ่านมา แม้ว่าผู้โดยสารทั่วโลกโตลดลงเหลือร้อยละ 5.9 ในปีที่แล้ว จากร้อยละ 7.6 ในปี 2548 แต่สายการบินต่างๆ สามารถบริหารจนมีผลประกอบการที่ดีขึ้น เนื่องจากมีขีดความสามารถในการผลิตเพิ่มขึ้น และมีประสิทธิภาพด้านต้นทุนเพิ่มขึ้น ประกอบกับราคาน้ำมันลดลงในช่วงไตรมาสสุดท้ายของปีที่ผ่านมา อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการระบาดของไข้หวัดนก อาจสร้างความเสียหายในระยะยาวอย่างรุนแรงต่ออุตสาหกรรมการบินได้มากกว่าราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น เนื่องจากไข้หวัดนกอาจทำให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศลดลงเป็นเวลานาน ในขณะที่ในเรื่องราคาน้ำมันนั้น สายการบินสามารถโยนภาระต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้นให้กับผู้บริโภคได้ โดยเฉพาะในตลาดที่ยังคงมีอุปสงค์เพิ่มขึ้น

นอกจากนี้ ไออาต้า ยังได้เปิดเผยว่า ตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นไป จะมีการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่อีกครั้งจากการปรับโครงสร้างธุรกิจและการตลาด ซึ่งทุกประเทศจำเป็นต้องหันมาดูแลการบริหารต้นทุนการให้บริการผู้โดยสารหรือลูกค้า อันเนื่องมาจากอิทธิพลของปัจจัย 3 ประการ คือ

1. **ฝูงบินนวัตกรรมใหม่ที่จะเข้ามาแทนที่ฝูงบินเก่าเกือบทั้งหมด** จากการที่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่ของโลก ได้แก่ บริษัท โบอิง จำกัด และบริษัท แอร์บัส อินดัสตรี จำกัด ซึ่งได้มีการพัฒนาเครื่องบินรุ่นใหม่ คือ โบอิง B787 กับ แอร์บัส A380 และเวอร์ชันล่าสุดของโบอิง B747 ซึ่งเป็นสัญญาณชี้ให้เห็นถึงการพัฒนาเครือข่ายเส้นทางบินไปสู่ยุคของการใช้เครื่องบินขนาดกลางที่มีความสะดวกสบาย แต่ต้องบินได้โดยไม่แวะพัก (nonstop flight)

2. **กลยุทธ์การรวมสายการบินต้นทุนต่ำเข้ากับการทำเที่ยวบินเช่าเหมาลำ** ซึ่งเกิดขึ้นแล้วในหลายทวีป โดยเฉพาะในยุโรปเหนือและใต้ ซึ่งขณะนี้ได้พัฒนาไปอีกขั้นด้วยการหาตลาดบินรองรับวันหยุดหรือเทศกาล เช่นเดียวกับในทวีปเอเชีย สายการบินแอร์ เอเชีย ก็พยายามใช้โมเดลธุรกิจนี้ โดยปี 2550 วางแผนบินข้ามทวีป เส้นทางฮ่องกง-ลอนดอน ซึ่งมีแนวโน้มจำนวนผู้โดยสารเพิ่มอย่างมาก

3. การแปรรูปกิจการสนามบินนานาชาติ ในการจะเป็นศูนย์กลางการบินนั้น จะใช้กลยุทธ์เดิม เฉพาะจากความได้เปรียบเรื่องทำเลที่ตั้งเพียงอย่างเดียวไม่ได้อีกแล้ว เพราะการจราจรทางอากาศที่เปลี่ยนแปลงไป ทำให้สนามบินต้องใช้เงินลงทุนมหาศาล เพื่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกแบบใหม่ขึ้นมา รองรับ ทั้งในเรื่องขนาดเครื่องบินที่ใหญ่ขึ้น และจำนวนผู้โดยสารแต่ละเที่ยวที่เพิ่มขึ้น 1-1.5 เท่า ดังนั้น ความพร้อมของอุปกรณ์ เครื่องมือ และพนักงาน ต้องจัดการอย่างครบวงจร นอกจากนี้ ยังมีตัวแปรหลักอีกประการที่ สนามบินจะต้องปรับตัวอย่างรวดเร็วคือ กฎความปลอดภัยอากาศยานที่ทุกแห่งกำลังแข่งขันกัน เพื่อจะเป็น ฮับด้านการบิน

Centre for Asia Pacific Aviation (CAPA) รายงานแนวโน้มธุรกิจการบินประจำปี 2550ว่า ภายในปลายทศวรรษนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจะสามารถชิงส่วนแบ่งร้อยละ 20 ในตลาดการบินเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเพิ่มขึ้น 2 เท่า จากส่วนแบ่งที่ถือครองอยู่ในปัจจุบัน โดยสายการบินต้นทุนต่ำ 2 แห่งได้แก่ แอร์เอเชียของมาเลเซีย และเจ็ทสตาร์ ของสายการบินแควนตัส จะมีบทบาทที่สำคัญในการชิงส่วนแบ่งตลาด เนื่องจากได้ขยาย เครือข่ายให้บริการครอบคลุมทั่วภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งในปี 2549 สายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียแปซิฟิก มีความสามารถในการให้บริการเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 55 และมีแนวโน้มว่าจะมีความสามารถในการรองรับที่นั่ง ผู้โดยสารเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 230 ภายในปี 2555 หรือเพิ่มขึ้นราวร้อยละ 40-50 ต่อปี ในช่วง 5 ปีข้างหน้า นอกจากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำมีแนวโน้มที่จะปรับโครงสร้างมากขึ้น เพื่อแข่งขันโดยตรงกับสายการบิน แห่งชาติในตลาดการบินระยะไกล ขณะที่ความได้เปรียบของสายการบินแห่งชาติ สำหรับการบินในประเทศเริ่มลดลง

ด้านสายการบิน

ในช่วงเดือนที่มิถุนายนที่ผ่านมา ธุรกิจการบินของไทยประสบกับปัญหาสภาพอากาศ จากสภาวะหมอกควันหนาที่บในหลายจังหวัดภาคเหนือ ส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวในภาคเหนือ ทั้งจังหวัดเชียงใหม่ แม่ฮ่องสอน และน่าน โดยเป็นเหตุให้หลายสายการบินยกเลิกเที่ยวบิน เช่น การบินไทย ยกเลิกเที่ยวบิน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน พีบีแอร์ ยกเลิกเที่ยวบินกรุงเทพ-น่าน สายการบินนกแอร์ ได้ยกเลิกเที่ยวบินกรุงเทพ-เชียงใหม่ ส่วนไทยแอร์เอเชีย บางกอกแอร์เวย์ส และ เอสจีเอ ไม่มีการยกเลิกเที่ยวบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวในด้านสายการบินในประเทศที่น่าสนใจมีดังนี้

1. การพัฒนาในด้านปฏิบัติการบินของสายการบินภายในประเทศ

สายการบิน	การพัฒนาธุรกิจการบิน			หมายเหตุ
	เปิด/ปิดเส้นทางบิน	เพิ่ม/ลดเที่ยวบิน	เพิ่ม/ลดเครื่องบิน	
การบินไทย	เปิดเส้นทางบินใหม่ คือ พุทธคยา-พาราณสี ให้บริการ 3 เที่ยวบิน ต่อ สัปดาห์	มีแผนจะเพิ่มเที่ยวบิน กรุงเทพฯ-เดลี และ กรุงเทพฯ-มุมไบ ประเทศอินเดีย		ปัจจุบัน บกท. มีเที่ยวบินไป อินเดีย 6 เส้นทาง คือ เดลี/ โกลกาทา/ มุมไบ/ บังคาลอร์/ เจนไน และ ไฮเดอราบัด
	บกท. ไม่ยกเลิกเส้นทาง กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก และ ลอสแอนเจลิส แล้ว และ จะไม่ขายเครื่องบินแอร์ บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ โดยจะยังคงใช้ เครื่องบินแอร์บัส A340- 500 ต่อไป เนื่องจากยอด ผู้โดยสารของ 2 เส้นทางนี้มีจำนวนมาก ขึ้น ทำให้การขาดทุน น้อยลง และลูกค้าใน เส้นทางนี้ เป็นกลุ่มลูกค้า ระดับพรีเมียม ซึ่งจะ ส่งผลดีสำหรับการรักษา ตลาดซึ่งจะมีศักยภาพใน ระยะยาว	เพิ่มเที่ยวบินตรงสู่ นิวยอร์กและแอลเอ โดยจะทำการบินทุกวัน เริ่ม 1 พ.ค. 50 นี้ ทั้งนี้ เป็นการเตรียมการเพื่อ มุ่งเป็นฮับระหว่างเอเชีย สู่อเมริกา		เดิมนั้น บกท.เตรียมจะยกเลิก ทั้งสองเส้นทางบิน หลัง ขาดทุนถึง 5 พันล้านบาท นับตั้งแต่เปิดทำการบิน พร้อมทั้งเตรียมขายแอร์บัส A340-500 ทั้งหมด 4 ลำ รวมลำใหม่ที่รับมอบ ปลายเดือนเม.ย.นี้ให้กับ เซาท์แอฟริกัน แอร์ไลน์ส เนื่องจากเครื่องบินรุ่นนี้มี 4 เครื่องยนต์ ซึ่งสิ้นเปลือง น้ำมัน แต่ผู้โดยสารน้อย ไม่ คุ้มค่ากับการให้บริการใน เส้นทางระยะไกลโดยไม่แวะ พัก (นอน สตีป) จึงทำให้ ขาดทุน และเห็นว่า เครื่องบินโบอิงรุ่น 777-200 แอลอาร์ มีความเป็นไปได้ที่ จะใช้แทนเครื่องบินรุ่น ดังกล่าว เพราะใช้ 2 เครื่องยนต์ ซึ่งประหยัด น้ำมันมากกว่า
ไทยแอร์เอเชีย		เพิ่มเที่ยวบินตรง กรุงเทพฯ - เซี่ยะเหมิน จากเดิมสัปดาห์ละ 3 วัน เป็น 7 วัน โดยเริ่ม ให้บริการ 25 มี.ค. นี้		เซี่ยะเหมินเป็นเส้นทางสู่ มณฑลทางใต้ของจีน และมีความ ต้องการในการเดินทาง สูงมากอย่างต่อเนื่อง

2. การพัฒนากลยุทธ์ในเชิงธุรกิจของสายการบินภายในประเทศ

สายการบินไทย ได้นำกลยุทธ์ด้านราคามาใช้ เพื่อแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำในขณะนี้ โดยสร้างระดับราคาหลากหลายให้ลูกค้าได้เลือก ขึ้นอยู่กับช่วงเวลาการจองและระยะเวลาเดินทาง หรือที่เรียกว่า “มัลติคลาส ซิสเต็ม” โดยมีอย่างน้อย 7 ระดับราคาในชั้นประหยัด ส่วนในชั้นธุรกิจเพิ่มเป็น 3 ระดับราคา แผนดังกล่าวได้เริ่มในต่างประเทศมานานแล้ว แต่เพิ่งเข้ามาบุกทำตลาดในประเทศ

นอกจากนี้ ยังเตรียมแผนจะกระตุ้นการเดินทางในเส้นทางระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น โดยปรับปรุงการจัดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันแบบครั้งเดียว (True Fuel Surcharge) ในเส้นทางบินผ่าน เช่น เส้นทาง แฟรงก์เฟิร์ต-ซิดนีย์ ซึ่งแผนดังกล่าวจะนำไปใช้ในเส้นทางที่มีคู่แข่งกันมาก โดยเริ่มนำร่องไปแล้วในเส้นทาง สู่สิงคโปร์

สายการบิน SGA (Siam General Aviation) ได้ร่วมมือกับ สายการบินนกแอร์ เปิดให้บริการเที่ยวบิน แก่ผู้โดยสารภายใต้ตราสัญลักษณ์ร่วม (co-branding) การร่วมมือในครั้งนี้จะทำให้นกแอร์มีโครงข่ายเที่ยวบิน ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศ ส่วน SGA ก็สามารถเพิ่มช่องทางจัดจำหน่ายบัตรโดยสารผ่านระบบของนกแอร์ที่มีตลาดที่กว้างกว่าได้ อันเป็นการขยายกลุ่มเป้าหมายของ SGA ให้เป็นตลาดใหญ่ขึ้น

SGA จะทำการบินร่วมภายใต้ตราสัญลักษณ์นกแอร์ ในเส้นทางต่าง ๆ คือ

- 1) เส้นทาง เชียงใหม่ - ปาย, เชียงใหม่ - แพร่, เชียงใหม่ - เชียงราย เส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อวัน
- 2) เส้นทางกรุงเทพ(สุวรรณภูมิ) - หัวหิน วันละ 3 เที่ยวบิน

โดยจะมีการจัดตารางบินให้สอดคล้องกับเที่ยวบิน ระหว่างกรุงเทพ(ดอนเมือง) - เชียงใหม่ ของนกแอร์ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร ทั้งนี้ SGA คาดว่า หลังจากได้ร่วมมือกับนกแอร์แล้ว ปริมาณผู้โดยสารจะมีมากขึ้น และในอนาคต เมื่อตลาดมีความต้องการมากขึ้นก็อาจจะสามารถใช้เครื่องบินที่มีขนาดใหญ่ขึ้น มีจำนวนเที่ยวบินต่อวันมากขึ้น อันจะทำให้ต้นทุนลดลงและขายราคาได้ต่ำกว่าที่เป็นอยู่ได้

3. การเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์ของท่าอากาศยานดอนเมือง

เมื่อวันที่ 25 มีนาคม 2550 นี้ เป็นวันแรกที่ท่าอากาศยานดอนเมืองได้กลับมาเปิดให้บริการในเชิงพาณิชย์อย่างเป็นทางการอีกครั้งหนึ่ง โดยมีสายการบินภายในประเทศ ได้แก่ บกท. วันทูโก และนกแอร์ ได้ขยายฐานปฏิบัติการมาที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้บริการในเส้นทางภายในประเทศที่มีลักษณะ point-to-point

การบินไทย หลังจากที่การบินไทยย้ายกลับมาให้บริการยังท่าอากาศยานดอนเมือง พบว่าการบริหารจัดการมีปัญหา โดยเฉพาะเครื่องบินที่ไม่เพียงพอกับการให้บริการทั้ง 2 สนามบิน ทำให้ บกท. ต้องเพิ่มเที่ยวบินเข้าไปในเส้นทางเหล่านี้ และปรับขนาดเครื่องบินให้เป็นขนาดจัมโบ้แทน ซึ่งเพิ่มมาอีก 100 ที่นั่ง ปัญหาดังกล่าวส่งผลให้ บกท. ต้องบินเครื่องบินเปล่าจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมาหมุนเวียนให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง เมื่อให้บริการที่ดอนเมืองเสร็จ ก็ต้องบินเครื่องเปล่ากลับไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลให้ต้นทุนน้ำมันจะต้องเพิ่มขึ้นอย่างมาก

ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองยังมีจำนวนปกติ ไม่เพิ่มหรือลดลงกว่าที่ให้บริการที่สุวรรณภูมิ เพราะว่าเป็นผู้โดยสารกลุ่มเดียวกันที่เคยใช้บริการที่สุวรรณภูมิแล้วย้ายกลับมาใช้บริการที่ดอนเมืองแทน สำหรับการให้บริการผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ บกท. ได้เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางภูเก็ต กระบี่ และเชียงใหม่ หลังจากเปิดให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองวันแรก (25 มี.ค.50)

นกแอร์ จะเริ่มทำการบินที่สนามบินดอนเมือง 3 เที่ยวบิน ได้แก่ กรุงเทพฯ-อุดรธานี กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช และกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ โดยจะทำการบินมาที่สนามบินดอนเมืองประมาณ 30 เที่ยวบินต่อวัน โดยมีแคปิตัลเตอร์เช็กอิน จำนวน 8 แคปิตัลเตอร์ ซึ่งทางสายการบินเชื่อว่า หลังจากเปิดให้บริการที่สนามบินดอนเมือง จะมีผู้โดยสารเพิ่มขึ้น ประกอบกับช่วงที่เปิดสนามบินใกล้ช่วงเทศกาลสงกรานต์ด้วย

สายการบินวันทูโก พร้อมโยกย้ายฐานปฏิบัติการไปยังสนามบินดอนเมือง โดยมีแคปิตัลเตอร์เช็กอินจำนวน 6 แคปิตัลเตอร์ รองรับเที่ยวบินได้ 40 เที่ยวบิน และยังคงเหลือเที่ยวบินที่ให้บริการอยู่ที่สนามบินสุวรรณภูมิ 5 เที่ยวบิน ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต ส่วนในอนาคตจะมีการรองรับสำหรับผู้สนใจเดินทางไปยังกระบี่ด้วย ซึ่งเที่ยวบินดังกล่าวมีอัตราผู้โดยสารต่อเครื่องเป็นจำนวนมาก

ไทย แอร์เอเชีย ยังคงให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิ โดยจำนวนผู้โดยสารไม่เพิ่มขึ้นหรือลดลง ทั้งนี้ ไทย แอร์เอเชีย ได้ประชาสัมพันธ์ในต่างประเทศว่าเป็นสายการบินที่มีเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศที่สุวรรณภูมิ เชื่อว่าผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกเร็วในการต่อเครื่องจะมาใช้ไทยแอร์เอเชียมากขึ้น อย่างไรก็ตามบริษัทจะติดตามจำนวนผู้โดยสารประมาณ 60 วันเพื่อปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์ต่อไป

ส่วนสายการบินต่างชาตินั้น มีความเคลื่อนไหวดังนี้

สายการบิน	การพัฒนาธุรกิจการบิน			หมายเหตุ
	เปิด/ปิดเส้นทางบิน	เพิ่ม/ลดเที่ยวบิน	เพิ่ม/ลดเครื่องบิน	
แอร์เอเชีย	มีแผนเปิดเส้นทางใหม่เพิ่มอีก 6 เส้นทางภายในปีนี้ คือ จากมาเลเซียไปยัง 1. โฮจิมินห์ซิตี เวียดนาม 2. กรุงเวียงจันทน์ ลาว 3. พม่า 4. จาการ์ตา- ยะโฮร์ บารู 5. จาการ์ตา-กูชิง ในรัฐซาราวัก เกาะบอร์เนียว 6. อยู่ในระหว่างขอเปิดเส้นทางกัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์			
ไฟร์แอร์ฟลาย	ทำการบินจากเกาะปินังไปยัง 1)เมืองโกตาบารู ในรัฐกลันตัน 2)เกาะลังกาวิ 3)เมืองกัวลาตรัง กานู และ 4) เมืองกวนตัน จำนวน 2 เที่ยวบินต่อวัน 5) เกาะภูเก็ตและ 6) เกาะสมุยของไทย วันละ 1 ครั้ง			สายการบินโลว์คอสต์ เปิดใหม่ในเครือมาเลเซีย แอร์ไลน์ ซึ่งมีกำหนดเปิดให้บริการบินในช่วงต้นเดือนเมษายนปีนี้
แปซิฟิกแอร์ไลน์	1. กำลังจะเปิดเส้นทางอื่นๆ เพิ่มได้แก่ 1) ซานฮุย-เหว (Hue) 2) ซานฮุย-ญาจาง 2. กำลังพิจารณาร่วมมือกับสายการบินบางกอกแอร์เวย์ของไทย เปิดบินเส้นทางกรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์ 3. ร่วมมือกับเจ็ตสตาร์ เปิดบินเชื่อมสิงคโปร์			สายการบินต้นทุนต่ำที่เพิ่งจะเปิดขึ้นก่อนเทศกาลตรุษจีน และได้รับการตอบรับเป็นอย่างดี เพราะเพียงแค่ 20 วันที่ให้บริการ สามารถจำหน่ายตั๋วได้แล้วเกือบ 30,000 ที่นั่ง

สายการบิน	การพัฒนาธุรกิจการบิน			หมายเหตุ
	เปิด/ปิดเส้นทางบิน	เพิ่ม/ลดเที่ยวบิน	เพิ่ม/ลดเครื่องบิน	
แอร์แอสตานา	ตั้งแต่ปี 2007 นี้ แอร์แอสตานาจะบินตรงจากเมืองอัลมาตี ประเทศคาซัคสถาน ไปยัง; 1. สุวรรณภูมิ 2 ครั้ง/wk 2. กรุงเทพฯ 4 ครั้ง/wk 3. กรุงโซล อาทิตย์ละ 2 ครั้ง โดยใช้เครื่องบิน โบอิง 767-200		ภายในปีนี้ จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินในรุ่นแอร์บัส 320,แอร์บัส 321 และ โบอิง -767	เป็นสายการบินประจำชาติคาซัคสถาน ปัจจุบันให้บริการทั้งสิ้น 48 เที่ยวบิน คือ เที่ยวบินระหว่างประเทศ 20 เที่ยวบิน และเที่ยวบินในประเทศ 28 เที่ยวบิน ซึ่งการให้บริการใน 3 ปีแรก ได้ขยายไปยังภูมิภาคเอเชีย-อาคเนย์ แอสตานาจึงได้เปิดตัวให้บริการเที่ยวบินต่อเนื่องอย่างเป็นทางการที่ประเทศไทย
				สำหรับแผนการดำเนินงานในปี 2007 นี้ แอร์แอสตานาจะเน้นในการพัฒนาให้สายการบินเติบโตอย่างต่อเนื่องเพื่อไปถึงเป้าหมายธุรกิจที่วางไว้ใน 7 ปีข้างหน้า ทั้งการขยายเส้นทางการบินใหม่ จำนวนเครื่องบิน เพิ่มจำนวนเที่ยวบินให้มากขึ้น ทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ รวมถึงระบบการบริการลูกค้า

สายการบิน	การพัฒนาธุรกิจการบิน			หมายเหตุ
	เปิด/ปิดเส้นทางบิน	เพิ่ม/ลดเที่ยวบิน	เพิ่ม/ลดเครื่องบิน	
ออสเตรเลียแอร์ไลน์			จะนำเครื่องบินลำใหม่ โบอิง 777 เข้ามาให้บริการผู้โดยสารในเส้นทางบินที่เดินทางจากกรุงเทพฯ แทนเครื่องบินแอร์บัส เอ330-340 ลำเดิม เพื่อขยายการรองรับผู้โดยสารเพิ่มมากขึ้น	กลุ่มลูกค้าหลักเป็นกลุ่มนักเดินทางที่นิยมหาข้อมูลการเดินทางผ่านเว็บไซต์มากกว่ากลุ่มนักท่องเที่ยวกรุ๊ปทัวร์ ดังนั้นสายการบินจึงจะให้ความสำคัญในเรื่องระบบไอที โดยจะพัฒนาเว็บไซต์ให้ทันสมัย ให้ลูกค้าสามารถเลือกทำธุรกรรมการเช็คอินที่บ้านได้เลย เป็นการลดขั้นตอนเมื่อไปถึงสนามบินสุวรรณภูมิ
กาตาร์แอร์ไลน์	เปิดตัวเส้นทางใหม่ปี 2550 ใน 7 เส้นทางบิน ประกอบด้วย 1. เซนไน - ทุกวัน 2. บาหลี - 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 3. โซจิมินห์ซิตี้ - 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 4. เจนีวา - 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 5. นิวออร์ก - 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ 6. วอชิงตัน - ทุกวัน 7. กรุงสตอกโฮล์ม - 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์	เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางต่างๆ ดังนี้ 1. Muscat - 2 เที่ยวบิน/วัน(จาก11เที่ยวบิน/wk) 2. อาบู ดาบี - 42 เที่ยวบิน/สัปดาห์ (จาก 35 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) 3. คูเวต - 28 เที่ยวบิน/สัปดาห์ (จาก 25 เที่ยวบิน/สัปดาห์) 4. อัลจีเรีย - 4 เที่ยวบินแบบ non-stop/wk 5. ตูนิส - 4 เที่ยวบินแบบ non-stop/สัปดาห์ 6. คาซาบลังกา โอซากา เวียนนา และเอเธนส์ - ทุกวัน (จาก 6 เที่ยวบิน/สัปดาห์) 7. กรุงเทพมหานคร - 10 เที่ยวบิน/สัปดาห์ (จาก 7เที่ยวบิน/สัปดาห์)		ส่วนแผนธุรกิจปีนี้ เตรียมขยายเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง ทั้งในอินโดไชน่า และ ยุโรปตะวันออก โดยเฉพาะจากยุโรปเข้ามายังฝั่งอินโดไชน่า โดยใช้กรุงโดฮา สาธารณรัฐกาตาร์ เป็นศูนย์กลางทางการบิน

สายการบิน	การพัฒนาธุรกิจการบิน			หมายเหตุ
	เปิด/ปิดเส้นทางบิน	เพิ่ม/ลดเที่ยวบิน	เพิ่ม/ลดเครื่องบิน	
	เปิดเที่ยวบิน กัวลาลัมเปอร์-บาห์ลี ในส่วนของผู้โดยสาร จากประเทศไทย กำลัง เจรจากับสายการบินแอร์ อินเดีย เพื่อทำโคดแชร์ ขนส่งผู้โดยสารจาก ประเทศไทยไปต่อเครื่อง ที่กัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย	8. ศรีโปลี - 5 เที่ยวบิน/ wk (จาก 4 เที่ยวบิน /wk) 9. มุมไบ - ทุกวันโดย เครื่องรุ่นใหม่ A330s 10. โคชิน - ทุกวัน (จาก 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์) 11. ไฮเดอราบัด และ ดาร์ เอส ซาลาม - ทุกวัน (จาก 4 เที่ยวบิน/wk)		
	เปิดเส้นทางบิน โคฮา-โฮจิมินห์			ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็น นักท่องเที่ยวจากยุโรป สาเหตุที่เปิดได้เร็วไฟลท์บิน ตรงเข้าเวียดนาม เพราะ กลุ่มเป้าหมายที่ต้องการ เดินทางไปยังเวียดนาม มี จำนวนมาก ในขณะที่สาย การบินส่วนใหญ่ ยังคงบินมา ลงที่ประเทศไทย แล้วค่อย ต่อไฟลท์ไปเวียดนาม

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

แอร์บัส กรุ๊ป กำลังประสบปัญหาทางธุรกิจและปัญหายอดขายเครื่องบินพาณิชย์ที่ลดต่ำลง และอาจจะปิดโรงงานผลิต 6 แห่งที่มีอยู่ เพื่อความอยู่รอดหลังของบริษัท หลังจากที่ประสบปัญหาความล่าช้าของโครงการพัฒนาเครื่องบินซูเปอร์จัมโบ้ เอ380 และปัญหาเงินดอลลาร์อ่อนค่า โดยแอร์บัสเตรียมปิดโรงงานผลิตแซงต์-นาแซร์-วิลล์ในฝรั่งเศส และโรงงานอีก 2 แห่ง คือ โรงงานวาเรล และลอสเตล์ในเยอรมนี ปัจจุบันมีการจ้างงานจำนวนกว่า 3,000 คน และภายในระยะเวลา 4 ปี แอร์บัสมีแผนลดคน 4,300 ตำแหน่งในฝรั่งเศส ในเยอรมนี 3,700 ตำแหน่ง ในอังกฤษ 1,600 ตำแหน่ง และในสเปน 400 ตำแหน่ง เพื่อลดภาระต้นทุน

สำหรับในประเทศไทย แอร์บัส ได้เพิ่มยอดการขายเครื่องบินในสต็อกกับ 2 สายการบินของไทย คือ บกท. และ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด โดยแอร์บัสได้ทำข้อตกลงซื้อขายกับ บกท. ในช่วง 5 ปี (พ.ศ.2551-2555) จำนวนอย่างน้อย 20 ลำ มูลค่ารวมกว่า 82,600 ล้านบาท เครื่องบินที่แอร์บัสเสนอขายให้ บกท. มีจำนวน 14 ลำ ประกอบด้วย แอร์บัส A330-300 จำนวน 8 ลำ ซึ่งถูกระบุว่าเป็นรุ่น โลสสต็อก และ แอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ ซึ่งกำหนดส่งมอบล่าช้า จากเดิมภายในปี 2551 แอร์บัสขอเลื่อนไปเป็นพฤศจิกายน 2552 มูลค่าเครื่องบินที่ บกท. สั่งซื้อประมาณ 65,280 ล้านบาท ส่วนเครื่องบินที่แอร์บัสเสนอขายให้ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด คือ แอร์บัสรุ่น A350-800 จำนวน 6 ลำ มูลค่าประมาณ 85 ล้านดอลลาร์/ลำ รวมมูลค่ากว่า 17,340 ล้านบาท (อัตราแลกเปลี่ยน 1 เหรียญสหรัฐฯ : 34 บาท) มีกำหนดส่งมอบเครื่องลำแรก ไตรมาส 1 ปี 2555 และจะทยอยส่งมอบจนครบภายในปี 2557

สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380 นั้น ล่าสุดเมื่อมีนาคมนี้ มี 15 สายการบินทั่วโลกยืนยันสั่งซื้อเครื่อง A380 รวม 166 ลำ ในจำนวนนี้เป็นสายการบินเอเชีย 4 สายการบิน สั่งซื้อรวม 41 ลำ ได้แก่ อันดับ 1 สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส 19 ลำ อันดับ 2 การบินไทย 6 ลำ อันดับ 3 ไชน่าเซาท์เทิร์น 5 ลำ และเกาหลีแอร์ 5 ลำ และที่สั่งมากที่สุดในโลก คือ เอมิเรตส์แอร์ไลน์ส 43 ลำ ลูฟท์ฮันซ่า 15 ลำ

บริษัทอุตสาหกรรมการบินของจีน ซึ่งเป็นผู้ผลิตเครื่องบินเพื่อการทหารรายใหญ่ของจีน จะเริ่มการผลิตเครื่องบินเพื่อการพาณิชย์ต้นแบบเป็นครั้งแรกในเดือนมีนาคมนี้ และคาดว่าจะเสร็จสมบูรณ์ในเดือน ธันวาคมเพื่อบินทดลอง เครื่องบินดังกล่าวที่มีชื่อว่า เอเจอาร์-21 มีวัตถุประสงค์เพื่อรองรับการขยายตัวของ ตลาดที่คาดว่าในอนาคตจีนจะมีความต้องการเครื่องบินพาณิชย์กว่า 2,000 ลำ และเพื่อลดการซื้อเครื่องบินจาก โบอิงและแอร์บัส ขณะเดียวกันก็จะกลายเป็นคู่แข่งของทั้งสองบริษัทด้วย การสร้างเครื่องบินดังกล่าวจะใช้ ชิ้นส่วนจากต่างประเทศ ร้อยละ 40

ด้านการผลิตบุคลากรทางการบิน

ตามที่มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี กับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำกัด ได้ตั้งโครงการความร่วมมือทางวิชาการและเทคโนโลยี เปิดหลักสูตรวิชาธุรกิจการบิน เมื่อปี 2547 นั้น ในขณะนี้ มีนักศึกษารุ่นที่ 1 สำเร็จการศึกษาแล้ว 90 คน ตามโครงการนี้ นักศึกษาธุรกิจการบินที่เป็นพนักงานการบินไทยอยู่แล้ว สามารถเทียบโอนหน่วยกิตจากประสบการณ์การทำงานได้ ซึ่งทำให้นักศึกษาในรุ่นนี้จบภายใน 2 ปี คาดว่า ภายในเดือนเมษายน 2550 จะมีบัณฑิตจบอีกไม่ต่ำกว่า 150 คน ดังนั้น ภายในปี 2552 บกท. จะมีพนักงานที่มี วุฒิการศึกษาปริญญาตรีเพิ่มขึ้นถึง 1,051 คน

ด้านท่าอากาศยาน

สภาท่าอากาศยานระหว่างประเทศ (เอซีไอ) รายงานอันดับท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชียที่มีผู้โดยสารใช้บริการมากที่สุดในปี 2549 มีดังนี้

อันดับ 1 ท่าอากาศยานฮานคะ ในกรุงโตเกียว ญี่ปุ่น มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการมากกว่า 65 ล้านคน

อันดับ 2 ท่าอากาศยานปักกิ่ง ของจีน

อันดับ 3 ท่าอากาศยานเซ็ก แลป กัก ของฮ่องกง

อันดับ 4 ท่าอากาศยานในกรุงเทพมหานครของไทย ซึ่งมีการย้ายสนามบินจากดอนเมือง ไปยังสุวรรณภูมิในช่วงเดือนกันยายนปีที่แล้ว

อันดับ 5 ท่าอากาศยานซางฮีของสิงคโปร์ ที่อยู่อันดับ 5 และกำลังส่งสัญญาณถึงการขยายตัวที่ช้าลง

อย่างไรก็ตาม สนามบินทั้ง 4 อันดับแรก ยังมีรายชื่อติดอยู่ใน 20 สนามบินที่มีผู้โดยสารมากที่สุดในโลก โดยสนามบินฮานคะติดอันดับ 4 ของโลก สนามบินกรุงปักกิ่ง ติดอันดับ 9 ของโลก ส่วนสนามบินฮ่องกง อยู่ในอันดับ 14 สำหรับสนามบินในกรุงเทพมหานคร ติดอันดับ 15 ของโลก

สำหรับสนามบินที่ติดอันดับมีผู้โดยสารมากที่สุดในโลก คือ สนามบินฮาร์ตสฟิลด์-แจ็กสันในเมืองแอตแลนตาของสหรัฐอเมริกา มีผู้โดยสารใช้บริการ 84.8 ล้านคน อันดับ 2 คือ สนามบินโอแฮร์ในเมืองชิคาโก มีผู้โดยสารใช้บริการ 76.2 ล้านคน อันดับ 3 คือ สนามบินฮีทโธรว์ในกรุงลอนดอน ของอังกฤษ มีผู้โดยสาร 67.5 ล้านคน

ส่วนสนามบินอินชอนของเกาหลีใต้ เป็นสนามบินที่ดีที่สุดในโลกในด้านการบริการลูกค้า อันดับรองลงมาเป็นของสนามบินในเอเชีย คือ ฮ่องกง กัวลาลัมเปอร์ และสิงคโปร์ โดยได้อันดับ 2, 3 และ 4 ตามลำดับ ขณะเดียวกัน สนามบินซูริกของสวิตเซอร์แลนด์ติดอันดับ 1 ของสนามบินที่ดีที่สุดในยุโรป ขณะที่ในภูมิภาคอเมริกาเหนือเป็นของสนามบินดัลลาส-ฟอร์ท เวิร์ธ

ทั้งนี้ ผู้โดยสารให้คะแนนในเรื่องความสะอาดของอาคารที่พักผู้โดยสาร ความรู้สึกปลอดภัย และพื้นที่ส่วนนั่งพักที่สะดวกสบายก่อนขึ้นเครื่อง

สำหรับท่าอากาศยานในประเทศไทยนั้น ล่าสุด บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ได้ทำการเปลี่ยนชื่อ “ท่าอากาศยานกรุงเทพ” เป็น “ท่าอากาศยานดอนเมือง” และเปลี่ยนรหัสเที่ยวบินเป็น 4 หลัก เช่น TG 1020 ในขณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะใช้รหัสเที่ยวบิน 3 หลัก เช่น TG 102 เพื่อป้องกันผู้โดยสารสับสน นอกจากนั้น ทอท. ร่วมกับบริษัทสายการบิน จัดรถบริการผู้โดยสารที่อาจต้องเดินทางเชื่อมระหว่างสองท่าอากาศยาน

ส่วนประเด็นการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ยังคงไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน และเป็นเรื่องที่อยู่ระหว่างการพิจารณา โดยสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สป.) เติริมเสนอแนะแนวทางใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองควบคู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีข้อเสนอแนะว่า การใช้สนามบินนานาชาติทั้งสองแห่งคงไม่ส่งผลดีต่อเศรษฐกิจภาพรวมของไทยในระยะยาว เนื่องจากทำให้บทบาททับซ้อนกัน ดังนั้น รัฐบาลควรกำหนดบทบาทที่ชัดเจนให้สุวรรณภูมิเป็นสนามบินนานาชาติหลัก รองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ส่วนดอนเมืองเป็นสนามบินถาวรที่รองรับสายการบินภายในประเทศ สายการบินต้นทุนต่ำ และขนส่งสินค้า รวมทั้งศูนย์ซ่อมอากาศยานขนาดใหญ่ พร้อมกันนี้ รัฐบาลควรเร่งรัดการสร้างเส้นทางคมนาคมระหว่างสนามบินทั้งสองแห่งให้เร็วที่สุด เพื่อสร้างความสะดวกแก่ผู้โดยสาร และธุรกิจเกี่ยวกับการบิน

อย่างไรก็ตาม ผลดีการใช้สนามบินนานาชาติควบคู่กัน คือ เพิ่มนักท่องเที่ยวมากขึ้น และช่วยชะลอการลงทุนขยายสนามบินสุวรรณภูมิเฟส 2 ที่ต้องใช้งบลงทุนกว่า 5 หมื่นล้านบาท ทำให้มีเวลาขยายการชำระหนี้จำนวน 7 หมื่นกว่าล้านบาทในงานเฟสแรกกับธนาคารเจบีค ออกไปได้ระยะหนึ่ง รวมถึงลดความแออัดของสนามบินสุวรรณภูมิได้

ส่วนผลเสีย คือ ส่งผลให้ผู้ลงทุนในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้รับความเสียหายขนาดทุนหรือต้นทุนได้ซาลง เพราะผู้โดยสารและสายการบินส่วนหนึ่งถูกแบ่งไปลงที่สนามบินดอนเมือง เช่น ร้านขายสินค้าปลอดภาษี, บริการรถวีลแชร์ บริการคลังสินค้า ธุรกิจส่งเสริมสนับสนุนกิจกรรมการบิน โดยเฉพาะ บกท. ที่ลงทุนไปแล้วกว่า 2 หมื่นล้านบาท

ส่วนสมาคมไออาต้า มีความเห็นว่า ควรจะเปิดใช้สนามบินดอนเมืองเป็นการชั่วคราวเท่านั้น เนื่องจากการบริหารการบินแบบ 2 สนามบิน จะทำให้ไทยสูญเสียความได้เปรียบเชิงธุรกิจในการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคได้ สิ่งที่สำคัญที่สุดที่ ทอท. จะต้องดำเนินการคือ การจัดการซ่อมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เสร็จสิ้นโดยเร็วที่สุด นอกจากนี้ ไออาต้ายังไม่เห็นด้วยกับการตัดสินใจของ ทอท. ที่จะปรับขึ้นค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บกับสายการบิน โดยค่าธรรมเนียมการจอดเครื่องบิน (Parking Fee) และค่าธรรมเนียมลงจอดอากาศยาน (Landing fee) จะปรับขึ้นอีกร้อยละ 15 ทั้งเที่ยวบินในประเทศและระหว่างประเทศ ซึ่งก่อนหน้านี้ ทอท. ไม่ได้มีการหารือกับผู้ประกอบการสายการบินในเรื่องดังกล่าว ซึ่ง ทอท. ควรที่จะให้ความสำคัญกับสายการบิน ในฐานะลูกค้าของสนามบินก่อนการตัดสินใจใดๆ

อย่างไรก็ตาม การปรับขึ้นค่าธรรมเนียมครั้งนี้ จะปรับจากฐานค่าธรรมเนียมเดิมก่อนปรับขึ้นร้อยละ 20 เมื่อเดือนมกราคม 2548 เนื่องจาก ทอท. ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการการบินพลเรือน (กบร.) ให้ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมลงจอดอากาศยานรวมร้อยละ 35 โดยแบ่งปรับขึ้นครั้งแรกร้อยละ 20 และครั้งที่ 2 อีกร้อยละ 15 ดังนั้น โดยเฉลี่ยแล้ว ทอท. จะขึ้นค่าธรรมเนียมจริงประมาณร้อยละ 13 จากฐานค่าธรรมเนียมปัจจุบัน คาดว่าการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมในครั้งนี้ จะส่งผลให้ ทอท. มีรายได้เพิ่มมากขึ้น เพื่อมาชดเชยต้นทุนค่าใช้จ่ายหลัง

เปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เพิ่มขึ้นมาก แต่ในขณะเดียวกัน รายจ่ายดังกล่าวจะทำให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมของสายการบินเพิ่มขึ้น จนทำให้ค่าใช้จ่ายโดยรวมของสนามบินสุวรรณภูมิสูงกว่าสนามบินคู่แข่งได้ ถึงแม้ว่าจะไม่มีสายการบินใดที่จะเปลี่ยนฐานการบินไปจากสนามบินสุวรรณภูมิก็ตาม

สำหรับการแก้ไขปัญหาที่เกี่ยวข้องกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น มีความคืบหน้าดังนี้

1. อาคารผู้โดยสารท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ได้ดำเนินการแก้ไขไปแล้วหลายจุด เช่น ห้องน้ำ ป้ายบอกทาง แสงสว่าง ระบบปรับอากาศ ระบบไฟฟ้าเครื่องบิน 400 HZ และระบบปรับอากาศเครื่องบินรวมถึงท่อจ่ายน้ำมัน ทางขับ (Taxiway) ทางวิ่ง (Runway) การปรับเปลี่ยนการใช้พื้นที่ใช้สอย ส่วนการอำนวยความสะดวกสำหรับคนพิการทาง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิกำลังแก้ไข โดยได้จัดซื้อปุ่มกดอักษรเบรลล์ และเพิ่มระบบเสียงในลิฟต์ ซึ่งอยู่ระหว่างการทยอยติดตั้งให้ครบ นอกจากนี้ ก็มีการเพิ่มห้องน้ำเฉพาะสำหรับคนพิการ และเพื่อให้การเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกอื่น ๆ ด้วย

2. ปัญหาการชำรุดของทางวิ่งและทางขับในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อันเกิดจากระดับน้ำเข้าทางวิ่งและทางขับทำให้พื้นผิวชำรุด ได้มีการตรวจสอบเป็นระยะ ขณะนี้มีการซ่อมในบางพื้นที่ที่พบว่ามีความชำรุดแล้ว และจะต้องจ้างบริษัทที่ปรึกษาออกแบบการซ่อมเพื่อให้การซ่อมมีความถาวร

3. การแก้ไขปัญหามลพิษทางเสียงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ให้มีการตั้งศูนย์ประสานงานรับเรื่องร้องเรียนจากประชาชนรอบสนามบินสุวรรณภูมิที่ได้รับผลกระทบ โดยปัจจุบันพบว่า มีอาคารที่ได้รับผลกระทบจากเสียง 2.7 หมื่นหลัง ภายหลังจากเราจาแล้ว มีผู้ที่ได้รับผลกระทบต้องการขาย 3 พันกว่าหลังหรือประมาณร้อยละ 10 อีกกว่าร้อยละ 40 ต้องการปรับปรุง ส่วนที่เหลืออีกร้อยละ 40 ยังไม่แน่ใจว่าต้องการให้แก้ไขอย่างไร

สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ทอท. ตั้งเป้าให้ติดอันดับ 1 ใน 10 ของสนามบินที่ดีที่สุดในโลกภายในปี 2552 นี้ ซึ่งปัจจุบันกำลังมีการเร่งแก้ไขปัญหาดังกล่าว ที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการลูกค้าทั้งผู้โดยสารและสายการบินให้ได้รับความสะดวกขึ้น ซึ่งจากการเปิดให้บริการ 6 เดือนที่ผ่านมา แม้ว่าจะพบปัญหาการชำรุดของพื้นทางวิ่ง (รันเวย์) และทางขับ (แท็กซี่เวย์) ห้องน้ำมีไม่เพียงพอต่อความต้องการ การให้เช่าพื้นที่เชิงพาณิชย์ในสนามบิน แต่เป็นปัญหาที่แก้ไขได้ อีกทั้งเชื่อมั่นว่าการเปิดให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ ควบคู่สนามบินดอนเมือง จะไม่เป็นอุปสรรคต่อการศูนย์กลางทางการบิน (ฮับ) ในภูมิภาค ช่วยทำให้ไทยมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 80 ล้านคนต่อปี

แนวทางการบริหารจัดการสนามบินในส่วนภูมิภาคทั้ง 26 แห่ง ที่อยู่ในการกำกับดูแลของกรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ซึ่งเดิมเคยมีประเด็นว่าจะมีการโอนสนามบินบางแห่ง ให้ไปอยู่ในการกำกับดูแลของ ทอท. นั้น ในขณะนี้ยังไม่มีความเหมาะสม เนื่องจากผลขาดทุนของสนามบินทั้ง 26 แห่งนี้ จะกลายเป็นภาระให้กับ ทอท. โดยปัจจุบัน ทอท. มีสภาพเป็นบริษัทมหาชนที่มีผู้ถือหุ้นอยู่หลายราย ซึ่งจะทำให้

ผู้ถือหุ้น ทอท. ต้องมาแบกรับภาระขาดทุนดังกล่าวด้วย อย่างไรก็ตาม ขอ. ได้เตรียมแนวทางที่จะช่วยแก้ไข ปัญหาการบริหารสนามบินทั้งหมด 26 แห่ง ที่ประสบปัญหาขาดทุนอยู่ โดยมีแนวทางการแก้ไขที่จะเสนอต่อ ภาครัฐ คือ

1. การโอนสนามบินให้กับจังหวัด เพื่อมาดูแลสนามบินแทน ขอ.
2. การตั้งองค์กรอิสระหรือองค์กรมหาชนขึ้นมาใหม่เพื่อดูแลสนามบิน
3. การโอนสนามบินให้องค์การบริหารส่วนจังหวัด (อบจ.) มาดูแลสนามบิน และ
4. เปิดโอกาสให้ภาคเอกชนเข้ามารับสัมปทานในการบริหารสนามบินแทน

สนามบินอำเภอปาย จังหวัดแม่ฮ่องสอน ปัจจุบันได้เปิดให้บริการแก่สายการบินเอกชนเข้ามาทำการ บินระหว่างเชียงใหม่ - อำเภอปาย และมีผู้โดยสารมาใช้บริการเป็นที่น่าพอใจ แม้ว่าจะเป็นเครื่องบินขนาด 12 ที่นั่งก็ตาม โดยมีแนวโน้มผู้โดยสารที่มาใช้บริการสูงขึ้น โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวชาวต่างชาติ ทำให้ต้องมีแผน รองรับการขยายทางวิ่งสนามบินอำเภอปายออกไปอย่างต่อเนื่อง และจะเพิ่มเที่ยวบิน จากเดิมวันละ 1 เที่ยวบิน เป็นวันละ 2 เที่ยวบิน

และสำหรับนโยบายผลักดันเชียงใหม่ให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค (regional aviation hub) ได้มี การปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ ให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละกว่า 6 ล้านคน เพียงพอต่อปริมาณ ผู้โดยสารที่จะเพิ่มขึ้นหลังการยกระดับเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคสำเร็จ แต่ในปัจจุบันมีผู้โดยสาร ระหว่างประเทศเพียงร้อยละ 10 และมีเที่ยวบินระหว่างประเทศ 96 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ หรือ 14 เที่ยวบินต่อวัน ขณะที่มีสายการบินภายในประเทศ 485 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ หรือ 69 เที่ยวบินต่อวัน และผู้โดยสารส่วนใหญ่ ยังเป็นแบบ point-to-point เท่านั้น

สำหรับความคืบหน้าของท่าอากาศยานในต่างประเทศนั้น ล่าสุด ท่าอากาศยานฮ่องกง ซึ่งเป็นท่า อากาศยานที่มีจำนวนผู้ใช้บริการมากเป็นอันดับ 5 ของโลกนั้น จะเริ่มคุมเข้มการนำของเหลว เจล และ กระจุกสปร์ยละเอียดของเหลวขึ้นเครื่องบินในเดือน มิ.ค.นี้ เพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบปฏิบัติระหว่าง ประเทศ การออกกฎระเบียบใหม่ดังกล่าว และสอดคล้องกับกฎระเบียบขององค์การการบินพลเรือนระหว่าง ประเทศ ซึ่งสายการบินและท่าอากาศยานหลายแห่งทั่วโลก โดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐ เริ่มนำมาตรการใหม่ มาใช้โดยการจำกัดสัมภาระที่ผู้โดยสารสามารถนำขึ้นเครื่องได้ หลังจากอังกฤษเปิดโปงแผนลักลอบนำระเบิด เหลวขึ้นไปบนเครื่องบินเมื่อปีที่แล้ว

ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

บริษัท ภัทรลิสซิง จำกัด ได้เริ่มให้บริการธุรกิจเช่าใช้เครื่องบินเล็กกับลูกค้า เพื่อเป็นการขยายฐานลูกค้าเพิ่มเติม นอกเหนือจากการเช่าใช้รถยนต์ที่ปัจจุบันมีสัดส่วนเกือบร้อยละ 100 โดยลูกค้าที่เช่าใช้เครื่องบินรายแรก คือ บริษัท ดิสซิเนชั่น แอร์ ที่เป็นเอกชนทำธุรกิจด้าน โรงแรมและการท่องเที่ยวเพื่อนำมาให้บริการในจังหวัดภูเก็ต และจังหวัดใกล้เคียงโดยเฉพาะ มีจำนวน 2 ลำ ขนาด 9 และ 4 ที่นั่ง มีมูลค่ารวมกันประมาณ 75 ล้านบาท สำหรับการเช่าใช้เครื่องบินนี้ บริษัทฯ มีหน้าที่จัดหาเครื่องบินเพียงอย่างเดียวและเป็นเครื่องบินมือสอง โดยมีสัญญาเช่า 5 ปี ส่วนเรื่องของการซ่อมบำรุงเป็นหน้าที่ของลูกค้าดำเนินการเอง ซึ่งคาดว่าบริษัทจะมีรายได้จากค่าเช่าเครื่องบินประมาณปีละ 12-15 ล้านบาท โดยดูจากความสามารถในเชิงธุรกิจของลูกค้าแล้วคงไม่มีปัญหา เนื่องจากจับกลุ่มลูกค้าต่างชาติและเน้นขายเป็นแพ็คเกจทัวร์เป็นหลัก ทั้งนี้ หลังจากหมดสัญญาเช่าแล้วก็ยังสามารถขายยังตลาดรองในราคาที่ดีได้และราคาก็ลดลงประมาณปีละร้อยละ 10-20 เท่านั้น

สหภาพยุโรป (อียู) อนุญาตให้ภูเก็ต แอร์ไลน์ สายการบินจากไทยและดีเอเอส แอร์ คาร์โก้/ไดโร แอร์เซอร์วิสซีส จากสายการบินจากยูกันดา สามารถบินเหื่อน่านฟ้ายุโรปได้อีกครั้ง เนื่องจากทั้งสองได้มีการพัฒนาระบบความปลอดภัยตรงตามมาตรฐานที่อียูกำหนดไว้ ทั้งยังอนุญาตให้ปากีสถาน อินเตอร์เนชันแนล แอร์ไลน์ส สายการบินจากปากีสถาน สามารถบินโดยใช้เครื่องบินโบอิงรุ่น 777 จำนวน 7 ลำของสายการบินบินเหื่อน่านฟ้ายุโรปได้แล้ว ส่วนเครื่องบินรุ่นอื่นๆ ของปากีสถาน อินเตอร์เนชันแนล แอร์ไลน์ส ยังคงถูกห้ามบินเหื่อน่านฟ้ายุโรปต่อไป เนื่องจากปัญหาเกี่ยวกับมาตรฐานความปลอดภัย และได้สั่งห้ามอีก 10 สายการบิน บินเหื่อน่านฟ้ายุโรป โดยเป็นของสายการบินจากคีร์กีซสถาน 4 สายการบิน, อีควาทอเรียล กินี 1 สายการบิน และอีก 5 สายการบินจากคองโก

รัฐบาลอินโดนีเซียเห็นชอบให้ดำเนินมาตรการห้ามเครื่องบินโดยสารของสายการบินในประเทศที่มีอายุการใช้งานเกินกว่า 10 ปีขึ้นไป ขึ้นทำการบิน ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของมาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางอากาศและยกระดับความปลอดภัยทางการบิน รวมถึงสายการบินต่างๆ ควรหันมาให้ความสำคัญกับการซ่อมบำรุงเครื่องบินให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และเปลี่ยนเครื่องบินโดยสารใหม่เมื่อถึงช่วงเวลาเหมาะสม หรือเมื่อเครื่องบินไม่อยู่ในสภาพที่จะใช้งานรองรับผู้โดยสารได้ ใดๆ ก็ดี ผู้ประกอบการของสายการบินเอกชนในประเทศของอินโดนีเซียส่วนใหญ่ไม่เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว เนื่องจากเห็นว่าจะทำให้สายการบินต่างๆ เสียค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น ขณะที่ในปัจจุบัน เครื่องบินโดยสารของอินโดนีเซียจะมีอายุการใช้งาน 20 ปี ดังนั้น การซ่อมบำรุงและดูแลรักษาเครื่องบินให้อยู่ในสภาพที่เหมาะสมและพร้อมใช้งาน จึงมีความสำคัญและจำเป็นมากกว่าการซื้อเครื่องบินลำใหม่ มาทดแทนเครื่องบินลำเก่าที่ผ่านการใช้งานมาเพียง 10 ปีเท่านั้น

โดยภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียยังมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง จะเห็นได้จำนวนผู้โดยสารที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้น แสดงว่าคนนิยมหันมาเดินทางกับเครื่องบินมากขึ้น ดังที่สภาการบินระหว่างประเทศได้คาดการณ์ว่า แนวโน้มในอีก 20 ปีข้างหน้า จำนวนผู้โดยสารทางอากาศในเอเชียจะแซงหน้าจีนเป็นอันดับหนึ่งของโลกด้วยอัตราขยายตัวปีละร้อยละ 5.8 และมากกว่าตลาดอเมริกาเหนือในฐานะตลาดการบินใหญ่ที่สุดของโลกภายในปี ค.ศ.2025 โดยจะมีจีนและอินเดียเป็นแรงผลักดันสำคัญให้ตลาดขยายตัว นอกจากนี้สายการบินต้นทุนต่ำจะเป็นธุรกิจที่เจริญเติบโตอย่างมีนัยสำคัญในภูมิภาคนี้

ซึ่งสอดคล้องกับที่ศูนย์กิจการการบินเอเชีย-แปซิฟิก ได้ระบุว่า สนามบินในเอเชียกำลังจะเกิดปัญหาความไม่เพียงพอในการรองรับความต้องการของผู้โดยสาร ซึ่งหากไม่แก้ปัญหาก็จะทำให้เอเชียสูญเสียความสามารถในการแข่งขันและกระทบต่อการเป็นศูนย์กลางการบินโลก โดยปัญหาดังกล่าวเกิดจากตลาดการบินที่เติบโตอย่างฉับพลันในอินเดีย จีน อินโดนีเซีย และเวียดนาม ทำให้การเดินทางด้วยเครื่องบินได้รับความนิยมอย่างมาก สิ่งที่ต้องทำในขณะนี้คือ แก้ปัญหาความคับคั่งของการจราจรทางอากาศ ซึ่งจากการคาดการณ์นั้น ในอีกไม่กี่ปีสนามบินต่างๆ ในเอเชียจะขาดแคลนศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร

ส่วนอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทยนั้น มีสัญญาณการชะลอตัวอย่างต่อเนื่อง ตั้งแต่ต้นเดือนมกราคมที่ผ่านมา โดยพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารที่เดินทางมาใช้บริการลดลงในเกือบทุกสายการบินทั้งๆ ที่ขณะนี้อยู่ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว สำหรับสาเหตุของการเดินทางที่ลดลงนั้น ส่วนหนึ่งเป็นเพราะมีปัจจัยมาจากข่าวสารที่เกิดขึ้นในประเทศล้วนเป็นข่าวสารเชิงลบ ที่กระทบต่อความรู้สึกของนักท่องเที่ยว อย่างเช่น ปัญหาเสถียรภาพทางการเมืองของไทย ปัญหาความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ปัญหาเศรษฐกิจการลงทุนที่ชะลอตัว รวมถึงปัญหาความไม่ชัดเจนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลต่อภาพลักษณ์ของประเทศ ทำให้นักท่องเที่ยวทั้งชาวไทยและต่างชาติเกิดความไม่เชื่อมั่นกับเหตุการณ์ต่างๆ จึงชะลอการเดินทางออกไป

จากปัญหาดังกล่าวที่กำลังจะเกิดขึ้นในอนาคต ดังนั้นประเทศไทยควรเร่งหาวิธีป้องกัน หรือหาวิธีรับมือกับปัญหาที่เกิดขึ้น และในขณะเดียวกันควรเร่งหาความชัดเจนในเรื่องการเปิดใช้สนามบินทั้ง 2 แห่ง เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศ

นอกจากนี้ ประเทศเวียดนาม จีน และอินเดีย นับเป็นจุดหมายปลายทางของเส้นทางที่เป็นที่สนใจของสายการบินต่างๆ โดยล่าสุด หลายสายการบินต่างชาติได้เปิดเส้นทางบินตรงไปยังเวียดนาม จากเดิมที่ต้องต่อเครื่องจากประเทศไทย ซึ่งนับเป็นการเปลี่ยนแปลงที่ไทยต้องพิจารณา เพราะอาจส่งผลกระทบต่อความเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาคนี้ และสำคัญของท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ ของไทย

ส่วนที่ สบพ. ควรให้ความสนใจและติดตามข่าวคราวต่อไปนั้น คือ แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในอนาคต ทั้งในเรื่องเครื่องบินแบบใหม่ๆ ที่สร้างขึ้น กลยุทธ์ที่สายการบินนำมาใช้ รวมทั้งเรื่องท่าอากาศยาน สบพ. ก็ควรที่จะเตรียมความรู้พื้นฐานให้กับนักศึกษาในหลักสูตรต่างๆ ของ สบพ. เพื่อให้เป็นข้อได้เปรียบของนักศึกษา

โครงการความร่วมมือทางวิชาการและเทคโนโลยีเปิดหลักสูตรวิชาการการบิน ของมหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี (มรส.) กับ บกท. ซึ่งนับเป็นคู่แข่งที่เพิ่มขึ้นของ สบพ. ซึ่งประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณา คือ การร่วมมือระหว่าง มรส. กับหน่วยงานด้านการบินอย่าง บกท. หาก สบพ. สามารถพัฒนาความร่วมมือในลักษณะเช่นนี้ กับหน่วยงานด้านการบินต่างๆ ก็จะสามารถเพิ่มศักยภาพและความน่าเชื่อถือของ สบพ. ได้

นอกจากนี้ ในการจัดหาเครื่องบินเพื่อใช้ในการฝึกบินของ สบพ. นั้น ปัจจุบัน ได้มีบริษัทฯ ที่ให้บริการให้เช่าเครื่องบินในประเทศไทย ซึ่ง สบพ. ควรศึกษารายละเอียด รวมทั้งความคุ้มค่า เพื่อพิจารณาเปรียบเทียบ และหาทางเลือกที่เกิดประโยชน์สูงสุดแก่ สบพ.

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน