

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาต้า) ได้คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินโลกจะมีผลกำไรอีกครั้งในปีนี้ โดยคิดเป็นมูลค่า 3.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 1.23 แสนล้านบาท) จากเดิมที่ได้เคยประมาณการผลกำไรปี 2550 ไว้ที่ 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 8.11 หมื่นล้านบาท) หลังจากที่ประสบสภาวะการขาดทุนต่อเนื่องกันถึง 6 ปี ซึ่งคิดเป็นมูลค่ากว่า 4 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 1.29 ล้านล้านบาท) ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากความต้องการการโดยสารทางอากาศที่ขยายตัวเพิ่มขึ้นและศักยภาพในการควบคุมและการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพ โดยไออาต้าระบุว่า แม้เศรษฐกิจของสหรัฐฯ จะชะลอตัวลงและราคาน้ำมันจะคงอยู่ในระดับมากกว่า 60 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล แต่ก็นับว่าอุตสาหกรรมการบินโลกจะสามารถทำกำไรได้ตามเป้าที่คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตามในปีนี้มีผลกำไรอีกครั้ง แต่อุตสาหกรรมการบินก็ยังคงมีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความต้องการและต้นทุนเหมือนที่เคยเกิดขึ้นในช่วง 6 ปีที่แล้ว

สำหรับอุตสาหกรรมการบินในประเทศนั้น ได้มีการพิจารณาหาแนวทางและมาตรการเพื่อความปลอดภัยในการเดินอากาศ โดยคณะอนุกรรมการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือน ซึ่งประกอบด้วยผู้แทนกระทรวงคมนาคม กระทรวงมหาดไทย กระทรวงการต่างประเทศ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ กรมศุลกากร สำนักข่าวกรองแห่งชาติ กรมยุทธการทหารกองบัญชาการทหารสูงสุด ทอท. สมาคมนักบินไทย สภาความมั่นคงแห่งชาติ สมาคมตัวแทนขนส่งสินค้า บกท. ผู้แทนคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินสนามบินกรุงเทพฯ (AOC) กลุ่มรักษาความปลอดภัยในการบินพลเรือน และ ขอ. ได้ร่วมประชุมโดยได้มีการพิจารณาในหลายประเด็น ดังนี้

1. ICAO ได้กำหนดแนวทางเรื่องการจัดให้มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยบนอากาศยาน โดยเฉพาะ การกำหนดให้เที่ยวบินซึ่งมีความเสี่ยงภัยมีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยติดอาวุธ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมาย ทั้งนี้ เนื่องจากกลุ่มก่อการร้ายอาจใช้อากาศยานโดยสารเป็นอาวุธเข้าทำลายเป้าหมาย เช่นเดียวกับกรณีเหตุการณ์ 911 ซึ่งบางประเทศได้กำหนดมาตรการการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนไว้ว่า หากเที่ยวบินจากต่างประเทศเที่ยวบินใดมีความเสี่ยงภัยสูง ก็จะต้องดำเนินการตามมาตรการรักษาความปลอดภัยของประเทศนั้น จึงจะอนุญาตให้เที่ยวบินนั้นเข้าไปในดินแดนได้

มาตรการดังกล่าวอาจจะมีผลกระทบต่อสายการบินของประเทศไทย เนื่องจากบางเที่ยวบินอาจถูกห้ามเข้าประเทศที่กำหนดมาตรการดังกล่าวไว้ หากไม่มีเจ้าหน้าที่รักษาความปลอดภัยติดอาวุธซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ผู้รักษากฎหมายอยู่ในเที่ยวบินนั้น ซึ่ง ขอ. จึงเห็นว่าสายการบินของประเทศไทยควรดำเนินการตามแนวทางที่ ICAO กำหนดไว้

2. การใช้อาวุธจรวดประทับปา (Man Portable Air Defense System หรือ MANPADs) ซึ่งผู้ก่อการร้ายอาจนำ MANPADs มาโจมตีอากาศยานพลเรือนได้ เนื่องจากราคาถูก น้ำหนักเบา อำพรางและแยกชิ้นส่วนได้ง่าย ทำให้ยากต่อ

การตรวจสอบ สามารถพบไปได้สะดวก ด้วยเหตุผลดังกล่าว ICAO ขอให้ประเทศภาคีกำหนดมาตรการต่างๆ เพื่อป้องกันภัยอากาศยานพลเรือนจาก MANPADs

ประเทศไทยจึงได้มีมติคณะรัฐมนตรีให้กระทรวงกลาโหมเป็นเจ้าภาพ เพื่อหาแนวทางการป้องกัน MANPADs ต่อไป

3. การจำกัดปริมาณของเหลว เจลและสเปรย์ ที่นำขึ้นอากาศยานตามแนวทางของ ICAO จากการพบแผนระเบิดอากาศยาน ซึ่งจะเดินทางจากสหราชอาณาจักรไปยังสหรัฐอเมริกา โดยใช้ระเบิดที่อยู่ในรูปของเหลวทำให้ คณะมนตรีของ ICAO พิจารณาหาทางป้องกันอันตรายจากระเบิดที่อยู่ในรูปของเหลว และได้ให้ความเห็นชอบในการดำเนินการตามแนวทางที่คณะทำงานด้านการรักษาความปลอดภัยการบินเสนอแนะ ICAO จึงได้แจ้งให้ประเทศต่างๆ ปฏิบัติตามแนวทางดังกล่าวตั้งแต่เดือนมีนาคม 2550 เป็นต้นไป

4. การปรับปรุงและรับรองแผนแม่บทการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนแห่งชาติ เนื่องจากแผนแม่บทฯ มีรายละเอียดมากจึงเห็นสมควรจัดให้มีคณะทำงาน เพื่อพิจารณารายละเอียดของแผนแม่บทฯ ประกอบด้วย ขอ., ทอท., บกท., สำนักข่าวกรองแห่งชาติ, กระทรวงการต่างประเทศ, กองบัญชาการทหารสูงสุด และคณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบินสนามบินกรุงเทพฯ เพื่อร่วมประชุมหารือรายละเอียดของแผนแม่บทฯ และนำเสนอคณะกรรมการรักษาความปลอดภัยการบินพลเรือนต่อไป

## ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวในด้านสายการบิน ทั้งในและต่างประเทศมีดังนี้

**สายการบินไทย** หลังจากการแบ่งให้บริการเส้นทางภายในประเทศกลับมาที่ท่าอากาศยานดอนเมืองบางส่วน นั้น ขณะนี้ การบินไทยกำลังประสบปัญหาการบริหารจัดการเครื่องบินเพื่อให้บริการระหว่างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมือง จนส่งผลให้สายการบินในกลุ่มสตาร์ อัลลายแอนซ์ เริ่มมี คำคำหนิ เพราะทำให้ผู้โดยสารตกเครื่องบิน ทั้งนี้ บกท. ยังคงมีปัญหาการบินเครื่องบินเปล่าไป-กลับระหว่างสนามบินดอนเมืองและสุวรรณภูมิทุกวัน เนื่องจากปริมาณเครื่องบินมีไม่เพียงพอต่อการรองรับผู้โดยสาร และยังส่งผลกระทบต่อต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างมาก ซึ่งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็ปรับเพิ่มขึ้นตามราคาน้ำมันในตลาดโลก และส่งผลให้ บกท. ยังมีต้นทุนน้ำมันเพิ่มขึ้น โดยในการย้ายกลับมาให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น บกท. จะต้องว่าจ้างพนักงานส่วนเช็คอินเพิ่มถึง 300 อัตรา เพื่อให้บริการทั้งที่ท่าอากาศยานดอนเมืองและสุวรรณภูมิ ซึ่งจะให้บริการมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นด้วย

นอกจากนี้ บกท. ยังได้ดำเนินการเพื่อพัฒนาธุรกิจ สรุปได้ดังนี้

1. การบริการ Thai City Air Terminal เพื่อเป็นจุดเช็คอินให้ผู้โดยสารที่จะเดินทางไปสนามบินดอนเมือง บริเวณสถานีรถไฟฟ้าใต้ดินลาดพร้าว ซึ่งในทางปฏิบัติ มีผู้โดยสารจำนวนน้อยมากที่จะเดินทางมาเช็คอินที่ Thai City Air Terminal ดังนั้นการลงทุนดังกล่าวอาจไม่คุ้มค่าสำหรับ บกท.

2. การขยายกลุ่มเป้าหมาย จากเดิม กลุ่มที่ใช้บริการบกท. เป็นประจำ ได้แก่ กลุ่มที่ 1 บริษัทธุรกิจที่ต้องเดินทางติดต่อกันต่างประเทศเป็นประจำ กลุ่มที่ 2 กลุ่มท่องเที่ยว เพราะว่าแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ภายในประเทศไทย เป็นที่นิยมของชาวต่างชาติ และกลุ่มที่ 3 กลุ่มที่เดินทางเพื่อเยี่ยมญาติจะขยายไปยังกลุ่มใหม่ ซึ่งประกอบด้วย กลุ่มที่ 1 กลุ่มผู้สูงอายุ ซึ่งกลุ่มนี้กำลังเติบโตมาก กลุ่มที่ 2 กลุ่มทัศนศึกษา และ กลุ่มที่ 3 กลุ่มไลฟ์สไตล์ ซึ่งก็เป็นกลุ่มที่กำลังเกิดขึ้นใหม่ กลุ่มนี้จะเป็นกลุ่มวัยรุ่นที่จะเดินทางกันเป็นกลุ่ม ซึ่งมีอายุประมาณ 15 ปีขึ้นไป

3. การปรับลดราคาตั๋วโดยสารเครื่องบินเส้นทางภายในประเทศประมาณร้อยละ 50 ในเส้นทางเชียงใหม่ เชียงราย ขอนแก่น พิษณุโลก อุบลราชธานี อุตรธานี สุราษฎร์ธานี ภูเก็ต กระบี่ และ หาดใหญ่ สำหรับที่นั่งชั้นประหยัด จนถึงวันที่ 30 มิถุนายน 2550 นี้ ทั้งนี้ เพื่อเตรียมพร้อมเพื่อรองรับการแข่งขันในธุรกิจการบินในช่วงไตรมาสที่ 3 โดยเฉพาะการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำ

**สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** ได้ดำเนินการในการพัฒนาธุรกิจของบริษัทเช่นกัน โดยได้ดำเนินการ ดังนี้

1. การพัฒนาเส้นทางบินใหม่ จำนวน 3 เส้นทางบิน ได้แก่

1.1 เที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน

1.2 เที่ยวบินไป-กลับ กรุงเทพฯ-ปากเซ สาธารณรัฐประชาชนลาว สัปดาห์ละ 1 เที่ยวบิน

1.3 เที่ยวบินไปกลับ ปากเซ-นครวัด (เสียมราฐ) กัมพูชา สัปดาห์ละ 1 เที่ยวบิน

2. กลยุทธ์ 7 ปี ระหว่าง 2550-2557 เตรียมเงินลงทุนกว่า 17,000 ล้านบาท ทอยนำเข้าสู่บินใหม่ล่าสุดลงนาม ข้อตกลงสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350-800 จำนวน 6 ลำ มูลค่าเฉลี่ยประมาณ 85 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ/ลำ ระหว่างนี้อยู่ในขั้นตอนการผลิตลำที่ 1-2 จะนำเข้าสู่ได้ประมาณปี 2555 ลำที่ 3-4 จะเข้าสู่ปี 2556 ลำที่ 5-6 จะเข้าสู่ปี 2557

3. การปรับปรุงและขยายพื้นที่อาคารผู้โดยสารสนามบินนานาชาติเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ภายใต้งบประมาณ 400 ล้านบาท พร้อมเปิดอาคารหลังใหม่อย่างเป็นทางการเดือนเมษายนนี้ ขนาดรวม 73,000 ตร.ม. สามารถรองรับนักท่องเที่ยวที่ผ่านเข้าออกได้มากกว่าปีละ 1.5 ล้านคน

4. การวางแผนพัฒนาการลงทุนต่อเนื่องในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามที่ 2 บริษัท คือ บริษัท บางกอก ฟลิคต์ เซอร์วิสเชส จำกัด (BFS) ได้รับเหมาจ้าง (outsourc) งานบริการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศในเขตปลอดภาษี free zone operation งานอุปกรณ์บริการภาคพื้น และบริษัท บางกอก เคเทอร์ริ่ง จำกัด ได้งานผลิตอาหารบริการสายการบินนานาชาติบนเครื่องบิน

**สายการบินวันทูโก** เตรียมเปิดให้บริการในเส้นทางบินใหม่ ดังนี้

1. เส้นทางหาดใหญ่-ภูเก็ต สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน

2. เส้นทางกรุงเทพฯ-พิษณุโลก, นครศรีธรรมราช และตรัง ภายในเดือนพฤษภาคมนี้

ทั้งนี้ คาดว่าจนถึงสิ้นปีนี้ สายการบินวันทูโกจะสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ตามเป้าหมายที่วางไว้

จำนวน 2 ล้านคน

**สายการบินนกแอร์** สำหรับการพัฒนารูขี้อย่างของสายการบินนกแอร์ มีความคืบหน้า ดังนี้

1. การพัฒนาพันธมิตรเชิงธุรกิจของนกแอร์นั้น ล่าสุด นกแอร์ได้ยกเลิกโครงการ "บินร่วม" กับ บกท. ส่วนการทำโค-แบรนดิ่ง ร่วมกับสายการบินเอสเจ (SGA) ซึ่งเป็นสายการบินขนาดเล็ก นั้น ยังคงดำเนินต่อไป

2. แผนการขยายบริการเส้นทางในประเทศ

2.1 เปิดเส้นทางบินเพิ่มไป เชียงราย สุราษฎร์ธานี และ อุบลราชธานี

2.2 เปิดให้บริการเส้นทางบิน "ATR route" ด้วยเครื่องบิน เอทีอาร์ - 72 ซึ่งสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 66 ที่นั่ง โดยให้บริการในเส้นทางต่างๆ ดังนี้

- เส้นทาง เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน วันละ 1 เที่ยวบิน ทุกวัน
- เส้นทาง เชียงใหม่ - อุตรธานี สัปดาห์ละ 5 เที่ยวบิน
- เส้นทาง กรุงเทพฯ - เลย สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน

3. แผนการขยายบริการสู่ตลาดต่างประเทศ โดยในเส้นทางบังกาลอร์ ประเทศอินเดีย คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ในไตรมาสสอง เลื่อนจากแผนเดิมที่คาดว่าจะเปิดในไตรมาสแรกของปีนี้ เพราะติดปัญหาทางสนามบินของบังกาลอร์

**บริษัท สยาม จี เอ จำกัด** เปิดเส้นทางการบินไป-กลับ ระหว่าง หัวหินและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ วันละ 3 เที่ยวบิน ซึ่ง SGA ได้รับสิทธิพิเศษยกเว้นค่าธรรมเนียมสนามบิน เพราะท่าอากาศยานหัวหินต้องการ ใจให้บริษัทเอกชนเข้ามาใช้สนามบิน และมาลงทุนให้เกิดความต่อเนื่อง แม้ว่าผลประโยชน์จะไม่คุ้มค่า ส่วนการใจให้สายการบิน โลว์คอสต์ภายในประเทศมาเปิดเส้นทางก็ไม่ได้ได้รับความสนใจ เพราะที่ผ่านมามีบริษัท บางกอกแอร์เวย์ ยังยกเลิกเที่ยวบินตรงจาก อ.หัวหิน ไปเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี เพราะไม่คุ้มทุน

**สำหรับสายการบินต่างชาตินั้น มีความคืบหน้าต่างๆ ดังนี้**

**ไชน่าแอร์ไลน์** สายการบินแห่งชาติของไต้หวัน เปิดเส้นทางบินในเส้นทางเมืองเกาซุงมายังเชียงใหม่ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน เพิ่มจากเดิมที่ทำการบินในเส้นทางไทเป-เชียงใหม่ สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน ซึ่งเครื่องบินที่ใช้ในการเดินทางเป็นแบบเช่าเหมาลำนี้ มีขนาด 158 ที่นั่ง เบื้องต้นมีจำนวนผู้โดยสารประมาณร้อยละ 50-60 ต่อเที่ยวบิน

ปัจจุบันมีชาวไต้หวันเดินทางมาเชียงใหม่ ปีละ 7-8 หมื่นคน คาดว่า หลังเพิ่มเส้นทางบินยอดทะลุ 1 แสนคน หรือขยายตัวไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 ต่อปี ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวที่มีศักยภาพในการใช้จ่ายสูง เช่น กลุ่มเล่นกอล์ฟ และเดินทางท่องเที่ยวตามแหล่งธรรมชาติ-วัฒนธรรม-โบราณสถาน

**เวียดนามแอร์ไลน์** มีความคืบหน้าในการพัฒนาสายการบิน ดังนี้

1. เวียดนามแอร์ไลน์ได้เข้าเป็นสมาชิกสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) เมื่อเดือนที่แล้วนั้น เพื่อให้สามารถเปิดเส้นทางบินไปยังสหรัฐฯ ได้ พร้อมทั้งเริ่มทดลองระบบจำหน่ายตั๋วไปยังสหรัฐฯ ซึ่งเป็นขั้นตอนสำคัญในการเตรียมการเปิดบินเที่ยวปฐมฤกษ์ อย่างไรก็ตาม เวียดนามแอร์ไลน์มีแผนที่จะเปิดเที่ยวบินไปยังสหรัฐฯ ตั้งแต่ปลายปี 2549 แต่ต้องเลื่อนมาเป็นกลางปีนี้ และมีทำที่ว่า

อาจจะต้องเลื่อนต่อไปอีก 1 ปี เพราะขาดแคลนเครื่องบิน และยังคงใช้เวลาเตรียมการด้านความปลอดภัยต่างๆ ตามมาตรฐานของสหรัฐฯ

2. การเปิดเส้นทางบินภายในประเทศไปยังอีกหลายปลายทางที่ห่างไกลออกไป เช่น โฮจิมินห์-บวนมาถั่วด, โฮจิมินห์-ญาจาง, โฮจิมินห์-ดาลัท เป็นต้น เพิ่มเที่ยวบินสู่เมืองหลวงพระบาง ในสปป.ลาว และเมืองเสียมราฐ ในกัมพูชาในปีนี้อย่างน้อย

3. การขยายเส้นทางบินจากฐานฮอนอยไปยังเมืองปูซาน ในเกาหลีใต้ และ เมืองนาโงยา ในญี่ปุ่น

4. การสั่งซื้อเครื่องบินโดยสาร โบอิง 787-9 และ แอร์บัส A350-900 ซึ่งเป็นเครื่องบินพิสัยไกล รวมทั้งกำลังพิจารณาเครื่องบินขนาดเล็กที่บินภายในประเทศและบินเชื่อมภูมิภาค คือ ATR-72 จำนวน 5 ลำ แอร์บัส A321 และ A320 รวมทั้งโบอิง 767 ด้วย เพื่อขยายเส้นทางบินระยะสั้น และ จะเช่าเครื่องบินโบอิง 777-200ER อีกจำนวนหนึ่ง เพื่อแก้ปัญหาขาดแคลนเครื่องบินในขณะนี้ แผนการจัดซื้อครั้งนี้จะทำให้บริษัทการบินเวียดนามมีเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็นกว่า 80 ลำ ในปี 2558 จากที่มีอยู่เพียง 44 ลำ ซึ่งเป็นไปตามแผนการขยายฝูงบินในช่วงปี2554-2558 ทั้งนี้ เพื่อยกระดับฝูงบินและ มาตรฐานบริการให้ทัดเทียมกับสายการบินในประเทศเพื่อนบ้าน

**สายการบินไฟเออร์ฟลาย**                      สายการบินต้นทุนต่ำในเครือมาเลเซีย แอร์ไลน์สเปิดให้บริการ เที่ยวบินปฐมฤกษ์แล้ว เมื่อวันที่ 3 เม.ย. ในเส้นทางจากเกาะ ปีนัง ไปยัง โศดาบารู, กัวลาตรังกานู, กวนตัน และลันกาวิ และในวันที่ 13 เม.ย. จะให้บริการจากเกาะปีนังมายัง จ.ภูเก็ต และเกาะสมุย จ.สุราษฎร์ธานี ของไทย โดยมีเที่ยวบินตรงทุกวัน เบื้องต้นไฟเออร์ฟลายจะใช้เครื่องบิน รูนฟอกเกอร์ เฟรนชิป ขนาด 50 ที่นั่ง จำนวน 2 ลำ เพื่อให้บริการเส้นทางภายในประเทศ

สายการบินไฟเออร์ฟลาย ถือเป็นคู่แข่งโดยตรงกับแอร์เอเชีย ถึงแม้จะอยู่ในเครือมาเลเซีย แอร์ไลน์ส แต่บริหารงานแยกขาดจากกัน โดยสิ้นเชิง เนื่องจากปัจจุบัน มาเลเซีย แอร์ไลน์ส อยู่ในช่วงปรับโครงสร้างครั้งใหญ่ โดยมีเป้าหมายกลับมาทำกำไรให้ได้ภายในปีนี้

**สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส** มีการพัฒนาสายการบิน ดังนี้

1. การเข้าซื้อกิจการของซาฮารา แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินร่วมชาติ เพื่อขยายฐานธุรกิจและเครือข่ายการบินสามารถขยายและสร้างความแข็งแกร่งให้กิจการของบริษัทได้อย่างรวดเร็ว โดยเฉพาะในแง่ฝูงบิน ทรัพยากรบุคคลที่ขาดแคลนในธุรกิจการบินพาณิชย์และการซ่อมบำรุง อีกทั้งจะช่วยให้สายการบินสามารถลดต้นทุนจากการเพิ่มขนาดกิจการบิน (Economy of scale) ขยายเส้นทางบินทั้งในและนอกอินเดีย การซื้อกิจการของ ซาฮารา แอร์ไลน์ในครั้งนี้จะช่วยเสริมธุรกิจการบินของเจ็ท แอร์เวย์สในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย

เจ็ท แอร์เวย์ส มีแผนจะยังคงแยกการบริหารสายการบินทั้งสองออกเป็นสององค์กรเช่นปัจจุบัน ถึงแม้ว่าจะได้เข้ามาถือหุ้น 100 เปอร์เซ็นต์ในซาฮารา แอร์ไลน์แล้ว โดย เจ็ท แอร์เวย์ส จะสนับสนุนซาฮาราแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งในด้านการปฏิบัติการและด้านการเงิน

2. การขยายเส้นทางบิน หลังจากที่เจ็ทแอร์เวย์ส ได้เปิดบริการเส้นทางบินสู่กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 23 มกราคม ที่ผ่านมา ในเส้นทางบินกรุงเทพฯ - เดลี และ กรุงเทพฯ - กัลกัตตา จำนวน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินโบอิง B737-800 ภายในปีนี้ เจ็ทแอร์เวย์ส จะขยายเส้นทางบินสู่มุมไบเพิ่มเติม เพื่อรองรับจำนวน ผู้โดยสารที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นด้วย

สถิติของนักท่องเที่ยวที่เดินทางระหว่างไทยและอินเดียมีมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเทียบสถิติระหว่างปีพ.ศ. 2547 และปีพ.ศ. 2548 จะพบว่า สถิตินักท่องเที่ยวไทยเดินทางไปประเทศอินเดียเพิ่มขึ้นจาก 29,835 คน เป็น 37,976 คน หรือเติบโตขึ้นร้อยละ 27.29 และในระหว่างช่วงเดือนมกราคมถึงเมษายนของปี พ.ศ.2549 สถิตินักท่องเที่ยวไทยที่เดินทางไปยังประเทศอินเดียเป็นจำนวน 15,317 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 25.55 เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปี 2548

สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส มีเครื่องบินโดยสารทั้งสิ้น 62 ลำ แบ่งเป็น

- เครื่องบิน โบอิง 737-400/700/800/900 รวม 49 ลำ
- เครื่องบินแอร์บัส A340-300E รวม 3 ลำ
- เครื่องบินแอร์บัส A330-200 รวม 2 ลำ
- โมเดิร์นเอทีอาร์ 72-500 เทอร์โบพร็อพ รวม 8 ลำ

เจ็ท แอร์เวย์ส ใช้เครื่องบินโดยสารเฉลี่ยที่ 5.3 ปี ต่อ 1 ลำ ปัจจุบันสายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส เปิดให้บริการแก่ ผู้โดยสารถึง 340 เที่ยวบินต่อวัน 50 เส้นทาง ทั้งในประเทศอินเดียและบินตรงสู่อีก 6 เมืองหลัก ได้แก่ ลอนดอน ลิงคอล์น ทัชลาถัมเปอร์ โคลัมโบ กาลัมบังกู และกรุงเทพฯ สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส มีแผนขยายเส้นทางการบินสู่ทวีปอเมริกาเหนือ ยุโรป แอฟริกา และเอเชียในเร็ว ๆ นี้ ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม พ.ศ. 2536 จนถึง กุมภาพันธ์ 2550 เจ็ท แอร์เวย์ส มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 70.5 ล้านคน

สายการบินฟิลิปปินส์ หลายแห่ง ได้แก่ ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์ส, เซบู แปซิฟิก แอร์, แอร์ ฟิลิปปินส์, เอเชียัน สปริต และแปซิฟิก อีสต์ เอเชีย คาร์โก แอร์ไลน์ส ร่วมกันต่อต้านรัฐบาลกรุงมะนิลาที่จะออกระเบียบพิเศษเปิดทางให้ บรรดาสายการบินต่างชาติเข้าถึงสนามบินนานาชาติ 2 แห่งได้โดยตรง อีกทั้งระเบียบพิเศษดังกล่าวยังอนุญาตให้สายการบินต่างประเทศแควร์รับผู้โดยสารที่สนามบินทั้ง 2 แห่ง สำหรับเที่ยวบินที่จะเดินทางต่อไปยังจุดหมายปลายทางในประเทศที่ 3 ซึ่งเป็นการเปิดทางให้คู่แข่งต่างชาติเหล่านี้ สามารถสร้างเครือข่ายเที่ยวบินระหว่างประเทศของตัวเองขึ้นมา โดยมีฐานการดำเนินงานอยู่ที่สนามบินนานาชาติดีออสตาโด มาคาปากัล และสนามบินนานาชาติอ่าวซูบิก อันจะทำให้สายการบินเหล่านี้ มีสถานะเทียบเท่ากับสายการบินท้องถิ่นในทุกด้าน ซึ่งระเบียบการข้างต้นจะทำให้รัฐตกเป็นฝ่ายเสียเปรียบในการเจรจาต่อรองในทุกด้านที่เกี่ยวข้องกับการบิน พร้อมเรียกร้องให้ประธานาธิบดีอาร์โรโย ระบุการลงนามในระเบียบการนี้ และยื่นข้อเสนอที่จะหารือกับผู้นำประเทศ เพื่อหาทางออกในเรื่องดังกล่าว

## ด้านท่าอากาศยาน

สภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ (สป.) ได้เผยแพร่ความเห็นและข้อเสนอแนะเรื่องการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองควบคู่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยมีรายละเอียดที่น่าสนใจ ดังนี้

1. รัฐต้องกำหนดนโยบายที่ชัดเจนในการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นท่าอากาศยานรอง (Secondary Airport) เป็นการถาวรควบคู่กับการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลัก (Main Airport) โดยต้องรักษาเป้าหมายการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาค

2. ท่าอากาศยานดอนเมืองควรใช้เป็นท่าอากาศยานในกิจกรรมต่อไปนี้คือ

2.1 เป็นสนามบินฉุกเฉินเสริมกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิโดยไม่ต้องใช้สนามบินอุตะเถา

2.2 กิจกรรมการบินเช่าเหมาลำและเครื่องบินของบุคคลสำคัญ เป็นการบินเชิงพาณิชย์แบบไม่ประจำ ทำการบินเพื่อขนส่งผู้โดยสารหรือสินค้าต่างๆ ในรูปแบบการให้บริการที่แตกต่างจากเที่ยวบินประจำ ลูกค้าส่วนใหญ่จะเป็นกลุ่มบริษัทต่างๆ หน่วยงานรัฐ

2.3 กิจกรรมการบินประจำภายในประเทศเฉพาะจุด

2.4 กิจกรรมการบินประจำนานาชาติเฉพาะจุด

2.5 กิจกรรมการบินนานาชาติทั่วไปหลังการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเต็มศักยภาพ

2.6 กิจกรรมการขนส่งสินค้าล้วน (Air Cargo Airport)

2.7 ศูนย์ฝึกอบรมการบินและบุคลากรด้านการบิน

2.8 กิจกรรมสถานีซ่อมบำรุง (Maintenance Stations)

2.9 กิจกรรมทางพาณิชย์อื่นๆ เช่นกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ศูนย์ธุรกิจและอุตสาหกรรมเคลื่อนย้ายง่ายและระยะสั้นบางประเภทที่ได้รับอนุมัติจากทางการ

2.10 เครื่องบินทหารและทางราชการ

ส่วนปัญหาในพื้นที่รอบท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่เกิดขึ้น รวมถึงการย้ายเที่ยวบินบางส่วนไปท่าอากาศยานดอนเมือง และการชะลอขยายรันเวย์ที่ 3 ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น หากรัฐบาลไม่ขยายพื้นที่ใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และตัดสินใจใช้ 2 ท่าอากาศยานเป็นท่าอากาศยานนานาชาติตลอดไป กรมโยธาธิการและผังเมืองต้องมีการทบทวนการกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสนามบินใหม่ จากเดิมกำหนดไว้ประมาณ 7 โซน เช่น โซนอุตสาหกรรม, โซนที่อยู่อาศัย, โซนพาณิชย์ และโซนบริการขนส่งหรือลอจิสติกส์ เป็นต้น โดยการทบทวนการกำหนดเขตการใช้ประโยชน์ที่ดินรอบสนามบินนั้น จะมีการพิจารณาภายใต้ 4 หัวข้อหลักๆ คือ

1. การใช้ประโยชน์พื้นที่ต้องมีการเปลี่ยนแปลงและกำหนดการใช้ประโยชน์ในพื้นที่ใหม่

2. ผลกระทบที่เกิดจากการใช้สนามบิน โดยเฉพาะผลกระทบด้านเสียง

3. การกำหนดพื้นที่แนวกันน้ำ

4. ข้อกำหนดในการพัฒนาโครงการอาคารสูงในพื้นที่รอบสนามบินสุวรรณภูมิ

ในขณะที่สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (สนข.) ได้รับมอบหมายให้ศึกษาความเป็นไปได้ โครงการรถไฟไฟฟ้าเชื่อม 2 สนามบินเพิ่มจากเดิมที่รัฐบาลจะทำเพียง 5 เส้นทาง โดยนโยบายของรัฐบาลต้องการให้ผู้โดยสารเดินทางเชื่อมระหว่างท่าอากาศยานดอนเมือง และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างสะดวกโดยไม่ต้องเปลี่ยนขบวนรถจากแอร์พอร์ตลิงค์ ซึ่งเป็นรถไฟระบบรางขนาด 1.43 เมตร

**ท่าอากาศยานเชียงใหม่** ได้เปิดใช้อาคารผู้โดยสารขาเข้าระหว่างประเทศอย่างเป็นทางการ ตามโครงการพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่สู่ศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคภายในปี พ.ศ. 2550 โดยใช้งบประมาณกว่า 2,129 ล้านบาท

ในขณะที่ ศักยภาพของท่าอากาศยานเชียงใหม่มีความพร้อมเป็นฮับ เพราะสามารถรองรับจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารได้เพิ่มมากขึ้น ทั้งนี้ สายการบินที่เข้ามาใช้บริการควรใช้ท่าอากาศยานเชียงใหม่เป็นจุดเปลี่ยนถ่ายเครื่องบิน และผู้โดยสารที่จะเดินทางต่อไปยังภูมิภาคอื่น แต่ขณะนี้เที่ยวบินส่วนใหญ่เป็นแบบ “ไฟลต์ทูไฟลต์” เนื่องจากพฤติกรรมของผู้โดยสารและนักท่องเที่ยวยังเป็นผู้โดยสารที่เดินทางแบบเที่ยวเดียว ไม่มีการต่อไฟลต์ไปยังภูมิภาคอื่น ทำให้การใช้บริการท่าอากาศยานเชียงใหม่ยังไม่เต็มกำลังความสามารถที่มีในฐานะเป็นฮับการบินในภูมิภาค แต่ทั้งนี้ โอกาสที่จะเป็นฮับได้สมบูรณ์แบบต้องได้รับการสนับสนุนจากภาคเอกชน ทั้งสายการบิน และบริษัททัวร์ในการทำแพ็คเกจ เพื่อดึงนักท่องเที่ยวเดินทางมายังท่าอากาศยานเชียงใหม่ ก่อนเชื่อมต่อไปยังภูมิภาคอื่น

สถานบริการเทคโนโลยีสารสนเทศ มหาวิทยาลัยเชียงใหม่ ในฐานะหน่วยงานที่ดำเนินโครงการ “จัดทำแผนแม่บทด้านการขนส่งเพื่อรองรับการเป็นศูนย์กลางคมนาคมและศูนย์กลางภาคเหนือตอนบนของเมืองเชียงใหม่” ให้ความเห็นว่า การผลักดันให้ จ.เชียงใหม่ เป็นฮับการบินในภูมิภาค นอกจากปัจจัยเรื่องระบบโครงสร้างพื้นฐานในการรองรับ คือ สนามบิน แล้ว จำนวนเที่ยวบินโดยเฉพาะจากต่างประเทศก็จะต้องมีส่วนเพิ่มมากขึ้น เพื่อสนับสนุนกัน ซึ่งรัฐบาลต้องเร่งเจรจาเพื่อดึงสายการบินจากต่างประเทศมาใช้บริการที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ โดยมีเป้าหมายในการรองรับเที่ยวบินจากต่างประเทศในระยะไกล เช่น เที่ยวบินจากยุโรป และอเมริกา แต่ปรากฏว่าสัดส่วนการเพิ่มขึ้นของเที่ยวบินดังกล่าวมีน้อยมาก ส่วนใหญ่เป็นเที่ยวบินภายในประเทศ และเที่ยวบินจากต่างประเทศในระยะใกล้ เช่น เชียงใหม่-ไทเป, เชียงใหม่-สิงคโปร์, เชียงใหม่-หลวงพระบาง

สำหรับแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค 26 แห่งทั่วประเทศในสังกัดของกรมขนส่งทางอากาศ (ขอ.) หลังจากที่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ปฏิเสธที่จะรับโอนไปดูแลนั้น ล่าสุด คาดว่า ขอ. จะเป็นผู้กำกับดูแลและให้บริการสนามบิน 26 แห่ง เพื่อความประหยัดและปลอดภัย ซึ่งถ้าให้ ทอท. หรือเอกชน มาบริหารก็ต้องมุ่งหวังผลกำไรและประชาชนต้องรับภาระ โดย ขอ. จะทำหน้าที่ทั้งเป็น Regulator และ Operator คือ ทำหน้าที่ทั้งด้านกำกับดูแล และการให้บริการอากาศยานอย่างที่เป็นอย่างอยู่ในปัจจุบัน อย่างไรก็ตาม รัฐก็ต้องให้การสนับสนุน เนื่องจากปัจจุบันสนามบินกว่าร้อยละ 90 ยังขาดทุนอยู่ ในบางสนามบินมีเครื่องบินมาลงเพียง 1-2 เที่ยวบิน/วันเท่านั้น ในขณะที่มีค่าใช้จ่ายในการดำเนินการสูง นอกจากนี้ ยังต้องพิจารณาเรื่องความปลอดภัยของสนามบินนั้นต้องได้มาตรฐานความปลอดภัยตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)



ส่วนสนามบินนครราชสีมา นั้น หลังจากที่สายการบินพาณิชย์หยุดทำการบินรับส่งผู้โดยสารเส้นทาง กรุงเทพฯ-นครราชสีมา ส่งผลให้สนามบินหนองเต็ง จ.นครราชสีมา ไม่มีเครื่องบินโดยสารขึ้นลงตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2547 เป็นต้นมา แต่ล่าสุดนี้ หลายหน่วยงาน ได้ช่วยกันผลักดันให้มีการฟื้นสนามบินนครราชสีมา กลับเป็นสนามบินที่มีศักยภาพ และมีความพร้อมในการให้บริการในเชิงพาณิชย์ เพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดการแข่งขันกีฬาซีเกมส์ครั้งที่ 24

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้สนามบินยังคงเปิดทำการปกติ และมีเครื่องบินเช่าเหมาลำ เครื่องบินของพลเรือน มาลงจอดให้บริการอย่างต่อเนื่อง นอกจากนี้ยังเปิดให้บริการ บางกอกเอวิเอชัน จำกัด และสถาบันการบินพลเรือน มาทำการฝึกบินให้กับนักเรียนทุกวัน แต่ยังไม่มีการเที่ยวบินพาณิชย์ที่รับส่งผู้โดยสารเป็นประจำ

นอกจากนี้ บริษัท โบอิ้ง ยังมีความสนใจที่จะใช้สนามบินนครราชสีมา เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน พร้อมทั้งได้จัดส่งเจ้าหน้าที่มาศึกษารายละเอียดการใช้ประโยชน์ที่สนามบิน โคราช ซึ่งปัจจุบัน กรมการขนส่งทางอากาศมีการส่งเสริมให้สนามบินพาณิชย์ที่อยู่ในการกำกับดูแลใช้ประโยชน์เกี่ยวกับธุรกิจทางด้านอากาศยาน โดยเฉพาะปัจจุบันมีสนามบินหลายแห่งที่ไม่มีเที่ยวบินประจำถึง 8 แห่ง จากจำนวนสนามบินที่ ขอ. กำกับดูแล 26 แห่ง

### สำหรับความเคลื่อนไหวของท่าอากาศยานในต่างประเทศนั้น ประกอบด้วย

รัฐบาลไทย ได้ให้ความช่วยเหลือรัฐบาลสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว ในการพัฒนาสนามบินปากเซ ให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อประโยชน์ในการคมนาคมขนส่งระหว่างประชาชน รวมทั้งประโยชน์ทางเศรษฐกิจระหว่างสองประเทศ

ในปัจจุบันสนามบินปากเซสามารถรองรับได้แค่เครื่องบินโดยสารขนาดเล็ก ขนาด ATR72 กับ แอนโตนอฟ (Antonov) รวมทั้ง MA60 ที่ผลิตในจีนด้วย ทั้งหมดนี้บรรทุกผู้โดยสารระหว่าง 50-70 ที่นั่ง แต่รัฐบาลลาวกำลังจะพัฒนายกระดับสนามบินเมืองปากเซขึ้นเป็นสนามบินที่ได้มาตรฐานโลกอีกแห่งหนึ่งในภาคใต้ของลาว จะสามารถรับการขึ้นลงของเครื่องบินโดยสารขนาด โบอิ้ง 737-400 แอร์บัส A321 หรือ A321 หรือ ฟ็อกเกอร์ 70 (Fokker 70) ที่สามารถขนส่งผู้โดยสารตั้งแต่ 150 ที่นั่งขึ้นไป

### ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

สพพ. ได้ส่งแผนยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาแปรรูปร่าง โดยแผนการพัฒนาและปรับปรุงโครงสร้าง สพพ. ที่เสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณา ได้เสนอแนวทางการแปรรูปร่าง 3 แนวทาง ได้แก่

1. ให้ สบพ. ยังคงเป็นรัฐวิสาหกิจ และจัดตั้งบริษัทลูกดำเนินธุรกิจเพื่อความคล่องตัว
2. ตั้งโฮลดิ้งคอมพานี คูแลบริษัทย่อยที่จะเกิดขึ้น และ สบพ.
3. แปรรูป สบพ. เป็นองค์การมหาชน เพื่อยกระดับหน่วยงานให้มีศักยภาพด้านอุตสาหกรรมการบิน

การแปรรูปดังกล่าว ทำตามนโยบายของรัฐบาลที่ต้องการแปลงแผนวิสาหกิจเป็นแผนปฏิบัติการ ซึ่งก่อนหน้านี้ได้ว่าจ้างคณะเศรษฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย เป็นที่ปรึกษาโครงการพัฒนาแผนยุทธศาสตร์การดำเนินธุรกิจของ สบพ. จากปัจจุบันถึง ปี 2553

ขณะนี้กระทรวงคมนาคมอยู่ระหว่างพิจารณารายละเอียดว่าจะให้ สบพ. พัฒนาไปในรูปแบบใด เพื่อให้สอดคล้องกับที่จะสนับสนุนไทยให้เป็นศูนย์กลาง หรือฮับการบินในเอเชีย

โดยภาพรวมอุตสาหกรรมการบินในปีนี้ คาดว่าจะมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น รวมทั้งภายในภูมิภาคเอเชีย ยังมีการเคลื่อนไหวอยู่ตลอดเวลาเพื่อเผชิญกับปัญหาทางเศรษฐกิจในด้านต่างๆ โดยเฉพาะประเทศไทยที่นอกจากจะเผชิญกับปัญหาการขาดทุนเชื่อเพลิงแล้ว ยังมีปัญหาความไม่แน่นอนทางการเมือง ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินภายในประเทศดังที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน รวมถึงการลงทุนจากต่างชาติก็อาจได้รับผลกระทบด้วย ทั้งปัญหาในเรื่องของความไม่ชัดเจนของการใช้ประโยชน์ทั้งจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง ตลอดจนปัญหาการก่อสร้างและปรับปรุงท่าอากาศยาน ตลอดจนปัญหาในพื้นที่รอบสนามบินสุวรรณภูมิ

เรื่องความปลอดภัยของสนามบินยังคงเป็นประเด็นที่ต้องพิจารณา และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสารทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งจากการประชุมรัฐมนตรีด้านการขนส่งเอเปคครั้งที่ 5 ที่ประเทศออสเตรเลีย มีการแสดงความคิดเห็นและแลกเปลี่ยนความรู้ในเรื่องนี้ด้วย โดยแบ่งเป็น 3 ประเด็น คือ ด้านความปลอดภัย ด้านความมั่นคง และด้านการเปิดเสรีด้านการค้าและการลงทุน ทั้งนี้ ในส่วนของการดูแลด้านความมั่นคงนั้น จะเน้นเรื่องมาตรการตรวจและรักษาความปลอดภัยที่เกี่ยวกับการขนส่งทางอากาศ เช่น มาตรการจำกัดปริมาณของเหลวที่ผู้โดยสารถือขึ้นเครื่อง พร้อมทั้งให้ใส่ถุงพลาสติกใสเพื่อความปลอดภัย ซึ่งในเรื่องนี้บางประเทศเริ่มนำมาใช้แล้ว สำหรับประเทศไทย แนวโน้มการนำมาตรการด้านความปลอดภัยในการบินมาใช้ในประเทศไทย เพื่อให้สอดคล้องกับมาตรการของ ICAO นั้น คาดว่าจะมีความเป็นไปได้สูง ซึ่งน่าจะทำให้อุตสาหกรรมการบินของไทยมีการเปลี่ยนแปลงเกิดขึ้นในหลายประเด็น โดยเฉพาะสายการบิน และท่าอากาศยาน

---

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน