

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาต้า) เปิดเผยว่า สถานการณ์การเดินทางทางอากาศในช่วงที่ผ่านมาได้ขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ถึงร้อยละ 7.8 ในปีที่ผ่านมาถึงเดือนมีนาคม และเพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.0 ในช่วงไตรมาสแรกของปี 2550 และส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินสามารถทำกำไรได้เป็นครั้งแรกในรอบ 6 ปี โดยจะทำกำไรได้ถึง 3,800 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ตามที่ได้คาดการณ์ไว้

ปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารนั้น ขึ้นอยู่กับความแข็งแกร่งของบริษัทสายการบินต่างๆ ที่ผลักดันให้เกิดความต้องการในการเดินทาง ทั้งเพื่อธุรกิจและเพื่อการพักผ่อน อย่างไรก็ตาม สายการบินต่างๆ ก็กำลังหารือกันเกี่ยวกับความต้องการเครื่องบินใหม่ที่สามารถประหยัดน้ำมันมากขึ้น

สำหรับกระแสเรื่องสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะเรื่องโลกร้อน ซึ่งเป็นปัญหาที่ทั่วโลกกำลังให้ความสำคัญอย่างมาก นั้น ในปัจจุบัน ปัญหาดังกล่าว ได้เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินเช่นกัน โดยทางไออาต้าได้ปฏิเสธข้อกล่าวหา ซึ่งได้กล่าวว่า สายการบินต่างๆ เป็นตัวการสำคัญในการสร้างมลพิษต่อสิ่งแวดล้อม เพราะอุตสาหกรรมการบินปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ซึ่งเป็นก๊าซหลักที่ก่อให้เกิดภาวะโลกร้อน เพียงร้อยละ 2 เท่านั้น นอกจากนี้เครื่องบินรุ่นใหม่ๆ ก็ได้รับการออกแบบให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น และปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลดลงด้วย

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ใน 4 เดือนแรก (มกราคม-เมษายน 50) พบว่า สถิตินักท่องเที่ยวต่างประเทศที่เดินทางเข้าประเทศไทยผ่านท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีจำนวนลดลง โดยเฉพาะตลาดเอเชียตะวันออก ซึ่งเป็นตลาดนักท่องเที่ยวหลักของไทยเดินทางเข้ามาทั้งสิ้น 1,525,989 คน ลดลงจากปีก่อนร้อยละ 6.65 และเป็นการติดลบต่อเนื่องมา 4 เดือน นอกจากนี้ สัดส่วนนักท่องเที่ยวตลาดนี้ เมื่อเทียบกับนักท่องเที่ยวทั้งหมดยังคงลดลง จากร้อยละ 49.14 เหลือร้อยละ 44.71 โดยตลาดที่ลดลงสูงสุดคือ เวียดนาม รองลงมาคือ จีน บรูไน สิงคโปร์ ญี่ปุ่น ฮองกง มาเลเซีย และไต้หวัน

นอกจากนี้ สายการบินออสเตรเลียแอร์ไลน์ ประจำประเทศไทย ยังเปิดเผยว่า จำนวนผู้โดยสารขาออกจากประเทศไทยไปสู่ประเทศต่างๆ ในยุโรปลดลงประมาณร้อยละ 3-4

อย่างไรก็ตาม การชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน ในช่วงนี้ อาจสืบเนื่องมาจากในช่วงเวลานี้เป็นช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low season) ประกอบกับผลกระทบจากสถานการณ์ความไม่ชัดเจนทางการเมืองของประเทศไทย

ส่วนประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจ ซึ่งจะสร้างความเปลี่ยนแปลงให้เกิดขึ้น มีดังนี้

1. การนำมาตรการคุมเข้มของเหลวขึ้นเครื่องบิน มาบังคับใช้ในวันที่ 1 มิ.ย.50

ตามที่กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ได้ออกประกาศเรื่อง ข้อกำหนดเกี่ยวกับการนำของเหลว เจล สเปรย์ หรือ วัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันขึ้นในท้องโดยสารอากาศยาน ลงวันที่ 8 พ.ค. 2550 ซึ่งเป็นไปตามแนวทางการควบคุมรักษาความปลอดภัยสำหรับการตรวจของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน ที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization : ICAO) กำหนดให้ประเทศสมาชิกปฏิบัติโดยประกาศดังกล่าวจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 มิ.ย.50 นี้

ทั้งนี้ เนื่องจากปัจจุบันสายการบินและสนามบินระหว่างประเทศหลายแห่งทั่วโลก โดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐฯ ได้นำมาตรการใหม่มาใช้ โดยการจำกัดสัมภาระประเภทของเหลวที่ผู้โดยสารสามารถนำขึ้นเครื่องได้ หลังจากที่อังกฤษเปิดโปงแผนลักลอบนำระเบิดเหลวขึ้นไปบนเครื่องบินเมื่อปีที่แล้ว ทั้งนี้ หากประเทศไทยไม่ถือปฏิบัติตามหลายสนามบินทั่วโลกที่ดำเนินการคุมเข้มนำของเหลว เจล และสเปรย์ดังกล่าวนี้ จะส่งผลกระทบต่อผู้โดยสารที่ต้องเดินทางไปสนามบินต่างๆ ทั่วโลก ที่ใช้มาตรการนี้

สำหรับหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเกี่ยวกับการนำสัมภาระติดตัวประเภทของเหลว เจล หรือสเปรย์ ขึ้นเครื่องบินตามประกาศของ ขอ. ซึ่งสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของ ICAO นั้น มีรายละเอียดดังนี้

1. ของเหลว เจล หรือ สเปรย์ ตามประกาศของ ขอ. ได้แก่ น้ำ เครื่องดื่ม ครีม โลชั่น ออยล์ น้ำหอม สเปรย์ เจลใส่ผม เจลสำหรับอาบน้ำ โฟมชนิดต่างๆ ยาสีฟัน น้ำยาคำจัดกลิ่นตัว และของอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกัน

2. ของเหลวซึ่งได้รับการยกเว้นไม่ต้องปฏิบัติตามประกาศ ฉบับนี้ ได้แก่ นม และอาหารสำหรับเด็ก ยาในปริมาณที่เหมาะสม ซึ่งได้ให้พนักงานที่จุดตรวจขึ้นเพื่อการรักษาความปลอดภัยตรวจสอบแล้ว

3. ห้ามผู้โดยสารนำสัมภาระติดตัว (Carry-on baggage) ซึ่งมีของเหลว เจล หรือ สเปรย์ ขึ้นเครื่องบิน เว้นแต่จะได้อำนาจการ ดังต่อไปนี้

3.1 ของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะคล้ายคลึงกันต้องบรรจุในภาชนะซึ่งมีปริมาตรความจุไม่เกิน 100 มิลลิลิตร (หรือปริมาตรที่เทียบเท่ากันในหน่วยวัดปริมาตรอื่น) สำหรับภาชนะซึ่งมีปริมาตรความจุเกิน 100 มิลลิลิตรจะนำขึ้นเครื่องบินไม่ได้ แม้ว่าจะบรรจุของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะ คล้ายคลึงกัน ไว้เพียงเล็กน้อย

3.2 ภาชนะที่ใส่ของเหลว เจล สเปรย์ หรือวัตถุและสารอื่นๆ ซึ่งมีลักษณะ คล้ายคลึงกัน ต้องใส่รวมไว้ในถุงพลาสติกใสที่มีปริมาตรความจุไม่เกิน 1 ลิตร (ประมาณ 20 X 20 ซม.) และสามารถปิดผนึกได้ (Transparent Re-Sealable Plastic Bag) โดยต้องปิดผนึกปากถุงให้เรียบร้อย

3.3 ผู้โดยสารสามารถนำถุงพลาสติกใส ขึ้นเครื่องบินได้คนละ 1 ถุง

3.4 ผู้โดยสารต้องแยกถุงพลาสติกใสซึ่งใส่ภาชนะของเหลว เจล หรือ สเปรย์ ออกจากสัมภาระติดตัวอื่นๆ รวมทั้งเครื่องคอมพิวเตอร์แบบพกพา และเสื้อคลุม เมื่อถึงจุดตรวจขึ้นเพื่อการรักษาความปลอดภัย (Security Screening Point)

4. ของเหลว เจล หรือ สเปรย์ ซึ่งซื้อจากร้านค้าปลอดอากร (Duty Free Shops) ที่สนามบิน หรือ ช้อบน เครื่องบินต้องบรรจุไว้ในถุงพลาสติกใสซึ่งปิดผนึกปากถุงและไม่มีร่องรอยผิดปกติให้สงสัยว่ามีการเปิดปากถุงหลังจาก การซื้อ และมีหลักฐานแสดงว่าซื้อจากร้านค้าปลอดอากรที่สนามบินหรือบนเครื่องบินในวันที่ผู้โดยสารนั้นๆ เดินทาง

5. การปฏิบัติตามประกาศฉบับนี้ให้ใช้กับทุกเที่ยวบิน ทั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งเดินทางออกจากสนามบินในประเทศไทย

ซึ่งจากประกาศดังกล่าว เป็นผลให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะท่าอากาศยานในประเทศไทยต้องเตรียม มาตรการรองรับ ทั้งนี้ เพื่อประโยชน์ในการรักษาความปลอดภัยต่อผู้โดยสาร ลูกเรือ เจ้าหน้าที่ท่าอากาศยาน ตลอดจน สาธารณชน

2. การเปิดเสรีการบิน

ประเทศไทยได้เตรียมการเปิดเสรีการบินระหว่างประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนระหว่างเมืองหลวงกับ เมืองหลวงในปี 2551 เนื่องจากในอนาคตนั้น แนวโน้มการบินของโลกจะมีการเปิดเสรีทางการบินมากขึ้น โดยไทยมี ความพร้อมที่จะเปิดเสรีการขนส่งสินค้าทางอากาศในปี 2551 ส่วนการขนส่งผู้โดยสารจะเปิดเสรีได้ในปี 2558 เพื่อเป็น การกระตุ้นเศรษฐกิจในด้านการนำเข้าและส่งออกสินค้าไทย รวมทั้งเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันทางการ บินของไทย โดยเฉพาะกับประเทศจีนและอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจสูง ด้วย

นอกเหนือจากประเทศไทยแล้ว ประเทศในอาเซียนอย่างกัมพูชาพม่า ก็กำลังจะเปิดบินตรงระหว่างกันเป็น ครั้งแรก ซึ่งเป็นไปตามแผนความร่วมมือภายในกลุ่มสมาชิกใหม่สมาคมประชาชาติเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ หรือ อาเซียน ที่ประกอบด้วยเวียดนาม กัมพูชา พม่า และลาว ซึ่งเป็นประเทศในกลุ่ม CLMV (Cambodia, Laos, Myanmar, Vietnam) ซึ่งทั้ง 4 ประเทศ ได้บรรลุข้อตกลงร่วมกันในการประชุมครั้งล่าสุดที่จัดขึ้นในเมืองมณฑลเฉยเฉย เมื่อเดือน เมษายนที่ผ่านมา

การเปิดเส้นทางบินดังกล่าวถือเป็นการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาค ซึ่งจะเห็นว่า แม้แต่ประเทศ สมาชิกใหม่ๆ ก็เริ่มให้ความสำคัญกับกิจการด้านการบิน โดยมีสิ่งที่จะเชื่อมโยงและส่งเสริมการเปิดเส้นทางบินตรง ระหว่างกัมพูชาพม่า หรือแม้แต่ในประเทศกลุ่ม CLMV ด้วยกันนั้น ก็คือ การท่องเที่ยว

เมื่อเดือน มี.ค. ที่ผ่านมา สายการบินลาวได้เปิดบินจากเมืองปากเซเข้าสู่เมืองเสียมราฐ ประเทศกัมพูชา ส่วน สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ เปิดบินเชื่อมนครโฮจิมินห์-เสียมราฐ กัมพูชา มานานแล้ว แต่ยังไม่มียุโรปแอร์ไลน์ และกัมพูชาบินไปยังกรุงย่างกุ้งหรือเมืองพุกามในพม่า ตามตัวเลขของทางการ ในปีงบประมาณ 2549-2550 ที่สิ้นสุดลง ในเดือน มี.ค.ที่ผ่านมา มีนักท่องเที่ยวเดินทางเข้าพม่ารวมทั้งสิ้น 576,700 คน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 22 เทียบกับช่วงเดียวกัน ของปีงบประมาณ 2548-2549 ที่มีนักท่องเที่ยวเข้าประเทศเพียง 472,704 คนเท่านั้น

ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวในด้านสายการบิน ทั้งในและต่างประเทศมีดังนี้

ในเดือนพฤษภาคมนี้ กลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ ซึ่งเป็นกลุ่มพันธมิตรสายการบิน ที่เกิดจากความร่วมมือของ 5 สายการบินพันธมิตรหลัก คือ สายการบินไทย สายการบินยูไนเต็ดแอร์ไลน์ สายการบินลุฟธันซ่า สายการบินแอร์แคนาดา และสายการบินสแกนดิเนเวียแอร์ไลน์ ได้ก่อตั้งมาครบรอบ 10 ปีแล้ว

กลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ นับเป็นกลุ่มพันธมิตรการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลกธุรกิจสายการบิน เพราะทั้งกลุ่มมีผู้โดยสารถึงวันละ 413 ล้านคน ครอบคลุม 155 ประเทศ มีเที่ยวบินมากกว่า 16,000 เที่ยวบินต่อวัน มีฝูงบิน 2,831 ลำ ครอบคลุม 855 สนามบิน 650 เหนือทั่วโลก ทั้งทำอากาศยานระหว่างประเทศและทำอากาศยานภายในประเทศ กลุ่มพันธมิตรคู่แข่งที่สำคัญมี 2 กลุ่ม คือ วันเวิร์ล และสกายทีม ในปัจจุบัน กลุ่มสตาร์อัลไลแอนซ์ มีสมาชิกเพิ่มจำนวนเป็น 17 สายการบินทั่วโลก และกำลังจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกอีก 3 แอร์ไลน์ คือ แอร์ไชน่า เซียงไฮ้แอร์ไลน์ และเตอร์กิชแอร์ไลน์ โดยในปีนี้ ยังตั้งเป้าเพิ่มจำนวนสายการบินสมาชิกเป็น 20 สายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวของสายการบินภายในประเทศนั้น โดยภาพรวมแล้วมีประเด็นที่น่าจับตามอง คือ การปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันของสายการบินภายในประเทศ สืบเนื่องมาจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นสูงนั้น ส่งผลกระทบในเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างมาก โดยเฉพาะในประเทศไทย ล่าสุด สายการบินไทยมีแนวโน้มจะปรับเพิ่มขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) ที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร ในบางเส้นทาง เช่นเดียวกับ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเตรียมปรับขึ้นค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินต่างประเทศอีก 100-150 บาท จากปัจจุบัน 500 บาท เป็น 600-650 บาท คาดว่าจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายนนี้ ทั้งนี้ ก็เนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น สำหรับแนวโน้มราคาน้ำมันคาดการณ์ได้ลำบาก เนื่องจากมีความผันผวนค่อนข้างมาก และเชื่อว่าราคาน้ำมันยังคงทรงตัวระดับสูงต่อไปอีกประมาณ 3-4 เดือน

สำหรับ บกท. นั้น ยังไม่มีนโยบายแน่นอนว่าจะปรับเพิ่มเท่าไรและเมื่อใด เนื่องจากมีปัจจัยที่ต้องพิจารณาประกอบกัน คือ ปริมาณผู้โดยสาร เนื่องจากในปัจจุบันเป็นช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว ดังนั้นปริมาณผู้โดยสาร ทั้งในและต่างประเทศ จะลดลงกว่าปกติ ซึ่งหากปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมน้ำมันในช่วงนี้ นอกจากจะไม่ช่วยกระตุ้นให้เกิดการเดินทางนอกช่วงฤดูท่องเที่ยวแล้ว ยังอาจส่งผลกระทบต่อรายได้รวมของบริษัท อย่างไรก็ตาม บกท. จะใช้กลยุทธ์สำคัญในการแก้ปัญหาดังกล่าว คือ การบริหารจัดการ โดยปรับตารางการบินและขนาดของเครื่องบินให้เหมาะสมสอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารในแต่ละเส้นทาง เพื่อช่วยลดค่าใช้จ่ายและเพิ่มประสิทธิภาพการบริหารงานให้ดียิ่งขึ้น

ปัจจุบันอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันที่ บกท. เรียกเก็บ ในเส้นทางบินยุโรป สหรัฐ อิสราเอล ออสเตรเลีย และนิวซีแลนด์ อัตรา 65 ดอลลาร์ต่อช่วงบิน เส้นทางบินเกาหลี และญี่ปุ่น เช่น โซล ปูซาน โตเกียว โอซากา นาโกยา ฟูกูโอกะ อัตรา 35 ดอลลาร์ เส้นทางบินตะวันออกกลาง ไทเป และจีน เช่น มัสกัต คูไบ ลูเวต ไทเป ปักกิ่ง เซียงไฮ้ อัตรา 30 ดอลลาร์ เส้นทางบินสิงคโปร์ 15 ดอลลาร์ เส้นทางบินมาเลเซีย คือ กัวลาลัมเปอร์ และปีนัง 14 ดอลลาร์ เส้นทางบิน

เวียงจันทน์และพนมเปญ 10 ดอลลาร์ ขณะที่เส้นทางบินในประเทศ เก็บ 400 บาท

สำหรับสถานการณ์ในอนาคตของธุรกิจสายการบินของไทยนั้น สายการบินวันทูโก ได้คาดการณ์ไว้ว่า ในอีก 2 ปี ข้างหน้า ธุรกิจสายการบิน จะแข่งขันกันดุเดือดยิ่งขึ้น เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาด ซึ่งประมาณการว่า ผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศในประเทศ จะเพิ่มจาก 7-8 ล้านคนต่อปี เป็น 15 ล้านคน ซึ่ง การบินไทย จะยึดส่วนแบ่งการตลาดประมาณ 7 ล้านคน ในส่วนที่เหลือ สายการบิน 3 แห่ง คือไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และ วันทูโกจะแบ่งสัดส่วนผู้โดยสารที่เหลือ ทำให้สายการบินแต่ละแห่งต้องนำกลยุทธ์ทางการตลาด ออกมาต่อสู้กัน หลังจากนั้น การขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจะเข้าสู่ช่วงอิ่มตัว มีอัตราการขยายตัวลดลง

ในช่วงนี้ หลายสายการบินต่างก็เตรียมวางกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อเตรียมความพร้อมและเพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน เช่น

สายการบินไทย ได้เตรียมการจัดหาเครื่องบินใหม่เพิ่ม โดยได้จัดทำแผนการดำเนินงานระยะสั้น 3 ปี (พ.ศ.2550-2553) และได้รับการอนุมัติจากคณะกรรมการ บกท. แล้ว ซึ่งแผนดังกล่าวอยู่ในแผนวิสาหกิจ 5 ปีของ บกท. โดยกำหนดแผนปฏิบัติการด้วยการจัดลำดับแผนงาน 10 แผน ทั้งนี้ แผนดังกล่าว ได้นำการสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส 330-300 จำนวน 8 ลำ มูลค่า 3 หมื่นล้านบาท และ แอร์บัส A-380 จำนวน 2 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ทยอยการปลดระวาง (มีอายุการใช้งานเกิน 20 ปี) ซึ่งในปี 2551 มีแผนปลดระวางเครื่องบิน โบอิง 747-300 และ แอร์บัส 300-600 รวม 8 ลำ อย่างไรก็ตาม บกท. ยังไม่ได้รับอนุมัติจาก กก.

นอกจากนี้ คณะกรรมการ บกท. ได้อนุมัติให้ฝ่ายบริหารจัดทำแผนยุทธศาสตร์รัฐวิสาหกิจระยะ 10 ปี (พ.ศ.2551-2560) โดยมุ่งเน้น 2 เรื่องหลัก คือ

1. การรองรับแผนการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ที่จะนำมาใช้ทดแทนเครื่องเก่า โดยใน 10 ปีข้างหน้า จะมีเครื่องบินปลดระวาง รวม 46 ลำ
2. การจัดหาเครื่องบินเพื่อรองรับการเติบโตของตลาด โดยเฉพาะตลาดภูมิภาค โดยเฉพาะจีนและอินเดีย ซึ่งมีอัตราการเติบโตเฉลี่ย ร้อยละ 10 ในแต่ละปี ซึ่งตลาดภูมิภาคถือเป็นตลาดสำคัญ เพราะเป็นเส้นทางที่ทำกำไรมากที่สุด

สายการบินนกแอร์ มุ่งเน้นกลยุทธ์การจับตลาดผู้โดยสารที่เป็นกลุ่มช้อปปิ้ง โดยเฉพาะในเส้นทางบินใหม่ๆ ที่นกแอร์ดำเนินการ เช่น

การเปิดเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – บังกอลอร์ (อินเดีย) ซึ่งเป็นเส้นทางระหว่างประเทศเส้นทางแรกของนกแอร์ โดยจะทำการบินวันละ 1 เที่ยวบิน ด้วยเครื่องบิน โบอิง 737 – 400 สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 150 ที่นั่ง ซึ่งจุดขายในการโปรโมทในตลาดอินเดียว่า “สายการบินสำหรับนักช้อปปิ้ง หรือ Shopper’s Airline” เพราะนักท่องเที่ยวอินเดียนิยมเดินทางช้อปปิ้งในประเทศไทย กลุ่มเป้าหมายของนกแอร์ คือ ตลาดระดับกลาง ตลาดอินเดียนั้น เป็นตลาดที่ทำราคาต่ำได้ และลูกค้าที่ใช้บริการเป็นคนละกลุ่มกับ บกท. นอกจากนี้ การขยายตัวของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในอินเดียมี

การขยายตัวสูงมาก และเป็นตลาดที่ใหญ่มาก ซึ่งนกแอร์ก็มีแผนที่จะเปิดจุดบินเข้าอีกหลายเมืองในอินเดียน เช่น ไฮเดอราบัด เซนไน เป็นต้น

นอกจากนี้ เส้นทางภายในประเทศเส้นทางใหม่ที่เกิดขึ้น ก็คือ เส้นทางภูเก็ต-หาดใหญ่ โดยกลุ่มเป้าหมายที่วางไว้ ก็คือ ตลาดนักท่องเที่ยวที่มาภูเก็ตไปซื้อของไปซื้อของที่หาดใหญ่ โดยจะทำการบินสัปดาห์ละ 1 เที่ยวบิน ใช้เครื่องบินโบอิง 737-400 รองรับผู้โดยสาร 156 ที่นั่ง คาดว่าจะมีผู้โดยสารใช้บริการไม่ต่ำกว่าร้อยละ 60-70

อย่างไรก็ตาม กลยุทธ์ที่นกแอร์นำมาใช้นี้ เป็นการนำจุดแข็งของประเทศไทย ในเรื่องการเป็นแหล่งจับจ่ายใช้สอยของนักท่องเที่ยวเป็นหลัก แต่อย่างไรก็ตาม ในขณะที่หลายประเทศก็กำลังพัฒนาเรื่องแหล่งจับจ่ายใช้สอยให้เป็นจุดขายเช่นกัน เช่น เส้นเงิน ประเทศจีน เวียดนาม เป็นต้น ซึ่งถือเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย

สำหรับจุดบินในประเทศของนกแอร์ ได้แก่ เชียงใหม่ หาดใหญ่ นครศรีธรรมราช อุดรธานี ภูเก็ต กระบี่ ตรัง และเลย ตามลำดับ รวมทั้งได้เปิดให้บริการในเส้นทางสายรอง หรือ ATR route ในเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน และ เชียงใหม่-อุดรธานี

สายการบินวันทูโก วางกลยุทธ์การตลาดโดยเน้นการสร้างแบรนด์วันทูโก ให้ชัดเจนมากขึ้น ภายหลังจากที่แยกบริษัทออกมาจากสายการบินโอเรียนท์ตั้งแต่ปีที่ผ่านมา โดยจะเน้นการให้บริการและตัวโดยสารราคาเดียว ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่วันทูโกนำมาใช้เพื่อการแข่งขันกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย พร้อมกับเปิดตัวภาพยนตร์โฆษณาเป็นครั้งแรก นอกจากนี้ ยังเน้นการพัฒนาคุณภาพการบริการเพื่อให้เที่ยวบินของวัน-ทู-โก เดินทางได้ตรงต่อเวลามากที่สุด เพื่อลดภาพลักษณ์ซึ่งเป็นจุดอ่อนของสายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับการพัฒนาการปฏิบัติการบินนั้น บริษัทฯ ได้เตรียมการพัฒนาฝูงบิน โดยได้ลงนามในสัญญาเช่าซื้อเครื่องบินแบบ MD-11 โดยการเช่าซื้อ จำนวน 14 ลำ ซึ่งมีมูลค่าประมาณ 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐต่อลำ โดยจะเริ่มทยอยส่งมอบได้ในปีนี้ 6 ลำ และอีก 8 ลำในปี 2551 ส่งผลให้บริษัทจะมีเครื่องบินรวม 22 ลำ จากปัจจุบันที่มีอยู่จำนวน 8 ลำ ซึ่งจะสามารถรองรับการขยายเส้นทางบินใหม่ๆ ได้อย่างต่อเนื่อง ซึ่งแนวทางการพัฒนาเส้นทางบินนั้น ในเส้นทางบินในประเทศนั้น ล่าสุดสายการบินวันทูโกได้เปิดเส้นทางบิน กรุงเทพ-นครศรีธรรมราช จำนวน 12 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยตั้งเป้าผู้โดยสารต่อเที่ยว (โหลดแฟกเตอร์) อย่างน้อย ร้อยละ 70 เนื่องจากนครศรีธรรมราชถือเป็นจังหวัดขนาดใหญ่ โดยมีจำนวนนักท่องเที่ยว 300,000 คนต่อปี จากกระแสความนิยมจตุคามรามเทพ นอกจากนี้ วันทูโกยังเตรียมที่จะเปิดเส้นทางบินไปยัง จ.ตรัง พิชณุโลก นครราชสีมา ขอนแก่น อุบลราชธานี อุดรธานี และ ระนอง ส่วนเส้นทางต่างประเทศ คาดว่าจะเริ่มได้ในปลายปีนี้ ในเส้นทางการบินระหว่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งพิธีการบินใช้เวลาไม่เกิน 3 ชั่วโมง ได้แก่ กรุงเทพมหานคร-กัมพูชา เวียดนาม มาเลเซีย สิงคโปร์ บังกลาเทศ รวมถึงพม่า โดยคาดว่าจะเริ่มเส้นทางบินแรก สุวรรณภูมิ-พนมเปญ

นอกจากนี้ บริษัทฯ วางแผนที่จะแตกสายธุรกิจเพิ่มขึ้น โดยการเปิดศูนย์ซ่อมเครื่องบิน ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งคาดว่าจะเปิดให้บริการและส่งผลดีต่อการควบคุมระยะเวลาการส่งซ่อม และจะมีต้นทุนที่ต่ำลง จากปัจจุบันที่

บริษัทจัดส่งซ่อมเครื่องบินไปที่จาร์ตา ประเทศอินโดนีเซีย โดยเสียค่าใช้จ่ายอยู่ที่ประมาณ 40 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อ ชั่วโมง นอกจากนี้ ยังคาดว่าจะสามารถขยายการให้บริการกับสายการบินต่างประเทศได้ด้วย อย่างไรก็ตาม หากไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ที่สนามบินดอนเมือง อาจพิจารณาพื้นที่สนามบินเชียงใหม่หรือพิษณุโลกต่อไป

ส่วนในปี พ.ศ. 2553 วันทูโก ยังมีแผนจะเข้าระดมทุนในตลาดหลักทรัพย์แห่งประเทศไทย และกระจายหุ้นใน สัดส่วนไม่น้อยกว่าร้อยละ 25 ตามกฎหมาย ซึ่งขณะนี้ กำลังอยู่ระหว่างศึกษารายละเอียด

สำหรับในปีนี้ สายการบินวันทูโกตั้งเป้าผู้โดยสารไว้ที่ 4 ล้านคน ขณะที่สายการบินโอเรียนท์จะเน้นการ ให้บริการเส้นทางฮ่องกง เกาหลี และบริการเช่าเหมาลำเป็นหลัก

ด้านท่าอากาศยาน

ปัญหาที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ยังคงไม่ได้รับการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรม เช่น ปัญหาเรื่อง ห้องน้ำไม่เพียงพอ ปัญหาข้อพิพาททางกฎหมาย เช่น กรณีคิงพาวเวอร์ กรณีโรงแรมโนโวเทล เป็นต้น รวมทั้งเรื่องรอย แตร้าวของทางวิ่งและทางขับ และเรื่องผลกระทบด้านเสียง

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่เกิดขึ้นกับท่าอากาศยานสุวรรณภูมินี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อความเชื่อถือและความ มั่นใจของบริษัทสายการบินต่างๆ อย่างมาก โดยล่าสุด สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก ได้ย้ายสำนักงานภูมิภาคประจำภูมิภาค เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จากกรุงเทพฯ ไปที่สิงคโปร์ ในวันที่ 1 มิถุนายน 2550 นี้ ดังนั้น หน่วยเกี่ยวข้องควรพิจารณาให้ ความสำคัญเป็นอันดับต้นๆ และควรรีบแก้ไขโดยเร่งด่วน

นอกเหนือจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ท่าอากาศยานอื่นๆ ที่น่าสนใจ ได้แก่

การพัฒนาท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามนโยบายผลักดันให้จังหวัดเชียงใหม่เป็นศูนย์กลางหรือฮับการบินใน ภูมิภาค ยังคงเป็นนโยบายที่มีการผลักดันให้เกิดขึ้นต่อไป เนื่องจากเป็น โครงการดังกล่าวเป็นโครงการที่ดีและมีผลต่อ เศรษฐกิจ แม้ว่าขณะนี้ยังไม่มีความคืบหน้า

ทั้งนี้ ในส่วนการดำเนินการปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ ก็จำเป็นต้องเดินหน้าต่อไป เพราะถือว่าเป็นสิ่ง สำคัญ หากเสร็จสิ้นจะช่วยให้ผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีความปลอดภัย และได้รับบริการที่สะดวกสบายยิ่งขึ้น ขณะที่ทุก ฝ่ายที่เกี่ยวข้องจะต้องขับเคลื่อนไปพร้อมๆ กัน ทั้งในส่วนของการท่องเที่ยวและภาคบริการต่างๆ เพื่อส่งเสริมให้มี นักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการสนามบินเพิ่มมากขึ้น

ส่วน **ปัญหาเรื่องท่าอากาศยานสมุย** ยังคงเป็นประเด็นที่ถกเถียงกัน และยังหาข้อสรุปไม่ได้ จากการสัมมนา ซึ่งจัดขึ้น โคนคณะกรรมาธิการคมนาคม สภานิติบัญญัติแห่งชาติ (สนช.) เพื่อหาข้อสรุปแผนพัฒนาการสร้างสนามบิน

นานาชาติเกาะสมุยแห่งที่ 2 ไป เสนอสถานิติบัญญัติแห่งชาติพิจารณา ร่วมกับข้อสรุปของกรมการขนส่งทางอากาศ เสนอกระทรวงคมนาคมเมื่อต้นเดือนพฤษภาคม 2550 นั้น ทุกฝ่ายให้ความเห็นไปในทิศทางเดียวกันว่า แนวโน้มไม่เหมาะสมที่รัฐจะใช้งบประมาณลงทุนสร้างสนามบินนานาชาติเกาะสมุยแห่งที่ 2 ด้วยเหตุผลเดียวกัน คือ พื้นที่เกาะสมุย มีขีดความสามารถในการรองรับนักท่องเที่ยวอย่างจำกัด หากขยายการลงทุนอย่างไร้ขอบเขตจะก่อให้เกิดผลกระทบต่อความยั่งยืนของชุมชนท้องถิ่น และปัญหาต่างๆ จะตามมา ไม่ว่าจะเป็นเรื่องใหญ่ และสำคัญที่สุดคือปริมาณน้ำดิบที่จะใช้อุปโภคบริโภค รวมถึงโครงสร้างพื้นฐานทางถนนรอบเกาะ ระบบสาธารณสุขอุปโภคสาธารณสุขการ

อย่างไรก็ตาม ในด้านการท่องเที่ยวที่เกี่ยวเนื่อง เมื่อปี 2538 ททท. ได้ศึกษาและได้ข้อสรุปด้านเป้าหมายการพัฒนาในระยะ 10 ปี เกาะสมุยต้องควบคุมนักท่องเที่ยวไว้ไม่ให้สูงเกินปีละ 9.5 แสนคน และควบคุมการก่อสร้างห้องพัก โรงแรมไม่ให้เกิน 11,000 ห้อง แต่ปัจจุบันนักท่องเที่ยวมากถึง 1.2 ล้านคน โรงแรมที่พัก 14,067 ห้อง เกินขีดความสามารถที่เกาะจะรับได้ ในมุมมองของ ททท. นั้น จึงไม่ควรลงทุนสนามบินแห่งที่ 2 แต่ต้องจัดการปัญหาให้ถูกจุดตามข้อเรียกร้องที่ผู้ใช้บริการระบุว่า ค่าตั๋วโดยสารเครื่องบินราคาของบางกอกแอร์เวย์สสูงเกินไป

ศักยภาพสนามบินเกาะสมุยที่ บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด ดูแลอยู่นั้น สามารถบริหารเที่ยวบินให้มีผู้โดยสารได้มากที่สุดถึง 3 ล้านคน/ปี (ทุกวันนี้ทำได้ประมาณ 9 แสนคน/ปี) โดยการเปลี่ยนขนาดเครื่องบินจาก ATR-72 ขนาด 70 ที่นั่ง/เที่ยว เป็นแอร์บัส A319 ขนาดเกินกว่า 150 ที่นั่ง/เที่ยว

สรุป

โดยภาพรวม อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องปรับตัวรับกับมาตรการคุมเข้มของเหลวจีนเครื่องบิน ซึ่งจะเริ่มใช้ในวันที่ 1 มิถุนายน 2550 นี้ ซึ่งหน่วยเกี่ยวข้องต่างๆ โดยเฉพาะด้านท่าอากาศยานจะต้องศึกษาและปฏิบัติตามมาตรการรักษาความปลอดภัยดังกล่าว นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินของไทย ควรต้องเริ่มพิจารณาให้ความสำคัญกับเรื่องสิ่งแวดล้อมด้วย

นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ก็ยังคงได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และแนวโน้มคาดว่า ราคาน้ำมันก็จะยังคงปรับตัวสูงขึ้นต่อไป ทั้งนี้ เนื่องจากตลาดกังวลเหตุการณ์ความไม่สงบในไนจีเรีย อิหร่าน และโรงกลั่นหลายแห่งปิดซ่อมบำรุงประจำปี ซึ่งหลายสายการบินก็มีมาตรการที่จะปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว ซึ่งก็ส่งผลกระทบกลับมายังผู้โดยสารที่จะต้องรับภาระตัวโดยสารที่แพงขึ้น และอาจส่งผลกระทบต่อเนื่องให้การเดินทางทางอากาศชะงักตัวลงได้

นอกจากเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นแล้ว การท่องเที่ยวที่ชะงักตัวในช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยว (ตั้งแต่เดือนพฤษภาคม-กันยายนของทุกปี) ประกอบกับสถานการณ์ความไม่สงบในประเทศไทย และ ความไม่มั่นคงทาง

การเมืองในขณะนี้ ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างชัดเจน ดังจะเห็นได้จากปริมาณผู้โดยสารของสายการบินต่างๆ ที่ลดจำนวนลง ซึ่งผลกระทบจากการเมืองและเศรษฐกิจดังกล่าว ทำให้ยอดผู้โดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ตั้งแต่ต้นปีถึงขณะนี้ ทั้งในส่วนขาเข้า และขาออกลดลงแล้ว ประมาณร้อยละ 10-15 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีที่ผ่านมา และปริมาณนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามายังประเทศไทยมีจำนวนลดลงด้วย

นอกจากนี้ เรื่องท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นปัญหาเรื้อรังมานาน จนถึงปัจจุบันก็ยังไม่ได้รับการแก้ไข ปัญหาดังกล่าว มีผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุน และล่าสุด ปัญหานี้ก็เริ่มก่อให้เกิดปัญหาต่อเนื่องที่เป็นรูปธรรมให้เห็นแล้ว คือ การที่สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิคนำสำนักงานภูมิภาคจากไทยไปอยู่ที่สิงคโปร์

ปัจจุบัน จะเห็นว่า ปัญหาต่างๆ ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งสิ้น ซึ่งทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรต้องเฝ้าดูสถานการณ์และปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ต่างๆ อย่างไรก็ตาม ทุกหน่วยงานของอุตสาหกรรมการบินควรต้องให้ความร่วมมือ ซึ่งกันและกัน เพื่อความอยู่รอดของอุตสาหกรรมการบินโดยรวมของประเทศไทย และเพื่อความแข็งแกร่งในการแข่งขันช่วงชิงความเป็นอันดับด้านการบินกับประเทศคู่แข่งต่างๆ

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน

สถาบันการบินพลเรือน