

สำหรับความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมการบินในช่วงเดือนมิถุนายน 2550 โดยภาพรวมนั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ อยู่ 3 ประเด็น คือ

1. แนวโน้มการปรับตัวและเติบโตของอุตสาหกรรมการบินของโลก โดยล่าสุดนั้น สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไอเอต้า) ได้ปรับเพิ่มการคาดการณ์กำไรอุตสาหกรรมสายการบินทั่วโลกในปีนี้จะเพิ่มขึ้นจากเดิมที่คาดไว้ที่ 3.8 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ เป็น 5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่ทั้งนี้ สายการบินต้องเร่งระดมภาระหนี้ที่มีอยู่ 2 แสนล้านดอลลาร์ให้ลดลง พร้อมทั้งต้องเสริมศักยภาพให้บริการ และเพิ่มจำนวนผู้โดยสารพร้อมลด ต้นทุนขนส่ง เพื่อสร้างความสามารถทำกำไรต่อเนื่องได้ในระยะยาว

ก่อนหน้านี้ในเดือนเมษายน ปีนี้ ไอเอต้าได้ปรับคาดการณ์กำไรของอุตสาหกรรมสายการบิน เพิ่มขึ้นจากเดิม 2.5 พันล้านดอลลาร์ เป็น 3.8 พันล้านดอลลาร์ และล่าสุดปรับเพิ่มอีกจาก 3.8 พันล้านดอลลาร์ เป็น 5 พันล้านดอลลาร์ ซึ่งเป็นผลจากภาวะเศรษฐกิจทั่วโลกที่ดีขึ้น ซึ่งส่งผลต่อเนื่องไปถึงธุรกิจการขนส่งทางอากาศและการท่องเที่ยว

จากคาดการณ์ด้านการเงินของอุตสาหกรรมสายการบินครั้งล่าสุด แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมสายการบินทั่วโลกได้ฟื้นตัวจากภาวะตกต่ำสุด ตั้งแต่ช่วงเดือนกันยายน ปี 2544 และสภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้น ซึ่งทำให้ทั้งอุตสาหกรรมประสบปัญหาขาดทุนกว่า 4 หมื่นล้านดอลลาร์ ตลอดระยะเวลา 6 ปีที่ผ่านมา

ปัจจัยต่างๆ ที่อาจส่งผลให้สถานะทางการเงินของสายการบินต่างๆ ทั่วโลกดีขึ้น ได้แก่ การเพิ่มศักยภาพการให้บริการ การลดต้นทุนการขนส่งและการบริหารต้นทุน รวมทั้งแผนการลงทุนที่มีการบริหารความเสี่ยงเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิง นอกจากนี้ อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร ซึ่งต้องทำให้ได้มากถึงระดับสถิติสูงสุดที่เคยทำได้ คือ ร้อยละ 76 อย่างในปี 2549

2. การเดินทางทางอากาศกับภาวะโลกร้อน จากการเติบโตของอุตสาหกรรมสายการบินนี้เอง ซึ่งทำให้ในแต่ละปีมีจำนวนคนที่เดินทางทางอากาศมีมากกว่า 800 ล้านคน จึงทำให้เกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับผลกระทบจากการเดินทางทางอากาศที่ เพิ่มขึ้นอย่างมากต่อการเปลี่ยนแปลงของสภาพอากาศโลก เนื่องจากการเดินทางโดยสารเครื่องบินจำนวนมากๆ นี้เอง ส่งผลให้เกิดการปล่อยก๊าซเรือนกระจกอย่างมากจากเครื่องบิน อันเป็นต้นเหตุของภาวะโลกร้อน ซึ่งในปัจจุบัน กระแสโลกร้อน เป็นเรื่องที่ทั่วโลกกำลังตื่นตัวและให้

ความสำคัญ ซึ่งเป็นเหตุให้ทั่วโลกเกิดการเรียกร้องให้เพิ่มมาตรการที่จะช่วยลดผลกระทบจากการท่องเที่ยวที่จะเกิดขึ้นต่อสิ่งแวดล้อม

ดังนั้น ไออาต้า จึงได้สนับสนุนแนวความคิดในการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก เพื่อลดการปล่อยก๊าซเรือนกระจก นอกจากนี้ ไออาต่ายังตั้งเป้าให้ธุรกิจสายการบินต้องร่วมกันลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ลงเหลือ 0% ให้ได้ภายในปี 2593 และลดการใช้เชื้อเพลิง 25% ภายในปี 2563 ซึ่งตัวแปรหลัก 3 ประการที่จะทำให้บรรลุผล คือ การพัฒนาเทคโนโลยี ความร่วมมือของผู้ผลิตเครื่องบิน และระเบียบของหน่วยงานรัฐ

3. การใช้ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งไออาต้าได้ขีดกำหนดเวลาที่ทำให้สายการบินและบริษัทท่องเที่ยวที่เป็นสมาชิกเปลี่ยนไปใช้ตัวโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ (อี-ทิกเกต) อย่างเต็มรูปแบบ ออกไปอีก 5 เดือน จากกำหนดเดิมคือ วันที่ 31 ธ.ค.2550 เป็น พ.ค.2551 เนื่องจากติดขัดเรื่องข้อตกลงของสมาชิกที่ทำไว้กับบริษัทรายอื่นที่ไม่ใช่สมาชิกไออาตา และบริษัทท่องเที่ยวบางรายยังคงต้องการใช้ตัวโดยสารที่เป็นกระดาษอยู่

4. ความท้าทายที่สายการบินทั่วโลกต้องเผชิญในอนาคต ผลการประชุมอุตสาหกรรมการบินภาพรวมของโลกประจำปี 2550 เมื่อเดือนมิถุนายน 2550 ไออาต้าระบุว่า สายการบินทั่วโลกต้องเผชิญความท้าทาย 4 เรื่อง ได้แก่

1) การบริหารการจราจรทางอากาศ ภายในปี 2555 ก็จะช่วยให้ลดคาร์บอนไดออกไซด์ในอากาศได้ถึง 35 ล้านตัน

2) เทคโนโลยีอุตสาหกรรมการบินการผลิตเครื่องบิน จากนี้ไปอีก 50 ปีจะต้องปลดคมลพิษหลายพื้นที่เริ่มต้นตัวที่จะทำ เช่น สหรัฐอเมริกา สหภาพยุโรป แคนาดา จีน บราซิล รัสเซีย ญี่ปุ่น โดยในช่วงแรกจะหาสิ่งทดแทนเชื้อเพลิงเข้ามาใช้ร้อยละ 10

3) การเข้าถึงเครือข่ายไร้พรมแดน ความท้าทายที่องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) กับสมาชิก 190 ประเทศ จะสร้างโปรแกรมความปลอดภัยเต็มรูปแบบ

4) ธุรกิจสร้างโลกสีเขียว (green business) ทุกสายการบินต้องสร้างกลยุทธ์ดูแลผู้โดยสารปีละ 2,000 ล้านคน

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น แนวโน้มการเติบโตก็จะเป็นไปในทิศทางเดียวกับอุตสาหกรรมการบินของโลก โดยในช่วง 8 เดือนที่ผ่านมา (ต.ค.49-พ.ค.50) การเติบโตมีให้เห็นอย่างชัดเจน โดยปริมาณการจราจรทางอากาศ และปริมาณเที่ยวบินรวม ณ ท่าอากาศยานของ ทอท. มีจำนวนทั้งสิ้น 260,918 เที่ยวบิน

แบ่งเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ 144,771 เที่ยวบิน และเที่ยวบินภายในประเทศ 116,147 เที่ยวบิน เปรียบเทียบกับระยะเวลาเดียวกันของปีที่แล้ว พบว่า มีอัตราเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ร้อยละ 10.76 ผู้โดยสารที่มาใช้บริการมีจำนวนรวมทั้งหมด 37.9 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.48 เป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 23.7 ล้านคน และผู้โดยสารในประเทศ 14.1 ล้านคน โดยคาดว่า ทั้งปี 2550 ทอท. จะมีเที่ยวบินรวมทั้งสิ้น 387,000 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วร้อยละ 8.2 และคาดว่าจะมีผู้โดยสารทั้งสิ้นประมาณ 57.5 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากเดิมร้อยละ 8.5

ปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการบินของปริมาณการจราจรทางอากาศในปีนี้ได้แก่ การเดินทางที่เพิ่มมากขึ้นของผู้โดยสารทั้งชาวไทยและต่างชาติ รวมถึงการขยายตัวอย่างรวดเร็วทั้งจำนวนเส้นทางบินและความถี่เที่ยวบินของสายการบินต้นทุนต่ำ ส่วนปัจจัยในเชิงลบ ได้แก่ เหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ในขณะที่ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว รวมถึงความไม่มั่นคงทางการเมืองในขณะนี้ มีผลกระทบต่อการท่องเที่ยว และการให้บริการอากาศยานน้อยมาก แต่อาจจะกระทบกับภาคการลงทุน

สำหรับการประกาศใช้ มาตรการคุมเข้มนำของเหลวขึ้นเครื่องบินของไทย ที่กรมการขนส่งทางอากาศ ได้ออกกฎระเบียบจำกัดการนำของเหลว เจล และสเปรย์ ขึ้นเครื่องบินทุกเส้นทาง ตามกฎระเบียบของ ICAO ซึ่งผู้โดยสาร สายการบินต่างๆ และสนามบินทั่วประเทศจะต้องปฏิบัติตามนั้น ได้เริ่มปฏิบัติแล้ว ตั้งแต่วันที่ 00.01 น. ของวันที่ 1 มิ.ย. 2550 เช่นเดียวกับสายการบินและท่าอากาศยานระหว่างประเทศทั่วโลก โดยเฉพาะยุโรปและสหรัฐได้ใช้ประกาศใช้มาตรการดังกล่าวไปแล้วนั้น ในทางปฏิบัติ พบว่า เส้นทางระหว่างประเทศนั้น ไม่มีปัญหา แม้จะมีผู้โดยสารจำนวนมาก แต่ผู้โดยสารมีประสบการณ์จากต่างประเทศมาก่อน ในส่วนของเส้นทางบินในประเทศ น่าจะมีปัญหามากกว่า เพราะบางคนอาจจะยังไม่ทราบและนำของติดตัวขึ้นเครื่องไปมาก แต่ผู้โดยสารให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี

ส่วนประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจ มีดังนี้

ด้านสายการบิน

สำหรับสายการบินไทยของไทยนั้น ในช่วงเดือนนี้ ความเคลื่อนไหวยังมีไม่มากนัก แต่ประเด็นที่น่าจับตามอง คือ การเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งจะมีผลต่อการได้รับการอนุญาตให้ประกอบธุรกิจการบินต่อไป โดยล่าสุดนั้น บริษัท ชิน คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ซึ่งมีกองทุนเทมาเสกจากประเทศสิงคโปร์ถือหุ้นใหญ่ ได้ขายหุ้นสามัญทั้งหมดในบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด (AA) ซึ่งดำเนินธุรกิจ

สายการบินต้นทุนต่ำ ในสัดส่วนร้อยละ 49 หรือ 20,089,993 หุ้น ราคา หุ้นละ 23.50 บาท มูลค่า 472.11 ล้านบาท ให้แก่กลุ่มผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด โดยจะทำการซื้อขายภายในเดือนมิถุนายนนี้ ทั้งนี้ AA เป็น Holding Company ที่ถือหุ้นร้อยละ 50 ในบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด สำหรับคู่สัญญาที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วยผู้ขาย บมจ.ชิน คอร์ปอเรชั่น กลุ่มผู้ซื้อเป็นผู้บริหารระดับสูงของบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ได้แก่ นายทัสพล แบลเว็ลด์ จำนวน 11,049,497 หุ้น ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร นายพรอนันต์ เกิดประเสริฐ จำนวน 2,008,999 หุ้น ประธานเจ้าหน้าที่บริหารการเงิน นาวาอากาศเอกธนภัทร งามปลั่ง จำนวน 2,008,999 หุ้น ผู้อำนวยการฝ่ายปฏิบัติการบิน นายปรีชญา รัศมีธานินทร์ จำนวน 2,008,999 หุ้น ผู้อำนวยการฝ่ายวิศวกรรม หม่อมหลวงบรรณวเทพ เทวกุล จำนวน 2,008,999 หุ้น ผู้อำนวยการฝ่ายพัฒนาธุรกิจ และนายสันติสุข คล่องใช้ยา จำนวน 1,004,500 หุ้น ผู้อำนวยการฝ่ายพาณิชย์

อย่างไรก็ตาม โครงสร้างการถือหุ้นของ AA ก่อนทำสัญญาขายให้ผู้บริหารไทยแอร์เอเชีย คือ นายสิทธิชัย วีระธรรมบุญ ร้อยละ 51 และ SHIN ร้อยละ 49 โดยมี นายอาร์กย์ ชลธารันนท์ นายเอนก พนาอภิชน นายสิทธิชัย วีระธรรมบุญ และนางสาวบุษบา แสงงามปลั่ง ร่วมเป็นกรรมการบริษัท

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ ทางกรรมการขนส่งทางอากาศ ก็กำลังรอหนังสือรับรองจากทางกระทรวงพาณิชย์ ถึงการเปลี่ยนแปลงผู้ถือหุ้นอย่างเป็นทางการของบริษัท ไทย แอร์เอเชีย หลังจากนั้น จะมีการพิจารณาว่าผู้ถือหุ้น รายใหม่ที่จะเข้ามา มีสัดส่วนของคนต่างดาวเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ร้อยละ 50 หรือไม่ หากเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนด ก็จะมีการพิจารณายกเลิกใบอนุญาตประกอบธุรกิจการบินต่อไป

ประเด็นของสายการบินไทยแอร์เอเชียนั้น ก็ยังคงต้องจับตามองต่อไป โดยเฉพาะการพิจารณาของ กรรมการขนส่งทางอากาศ เพราะเป็นเรื่องที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยโดยรวม

สำหรับสายการบินไทยนั้น ได้เตรียมการขยายฝูงบินระดับภูมิภาคของการบินไทย ซึ่งการบินไทยได้มีการยื่นยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส รุ่น เอ330-300 เพิ่มจำนวน 8 ลำ เพื่อใช้ทดแทนเครื่องบินเก่าในฝูงบิน อันเป็นส่วนหนึ่งของแผนพัฒนาในระยะยาวด้วยฝูงบินของแอร์บัส เครื่องบิน เอ330-300 รุ่นใหม่นี้ จะช่วยขยายขีดความสามารถด้านเครือข่ายเส้นทางการบินระดับภูมิภาคเอเชียของการบินไทย นับจากปี พ.ศ.2551 เป็นต้นไป โดยเฉพาะในภาวะที่การบินไทยกำลังเพิ่มจำนวนเที่ยวบินอย่างต่อเนื่องและมีการขยายเส้นทางบิน

การจัดการเครื่องบินจะใช้วิธีการเช่า ซึ่งในทางเทคนิคเรียกว่า “Operation Lease” เป็นอีกแนวทางหนึ่ง นอกเหนือจากแนวทางการจัดซื้อ หรือ “Financial Lease” เพื่อเพิ่มฝูงบินใหม่ให้กับการบินไทย เพื่อทดแทนฝูงบินที่กำลังจะปลดระวาง 48 ลำ ภายใน 10 ปีข้างหน้า เนื่องจากมีอายุการใช้งานมากกว่า 20 ปี โดยวิธี

Operation Lease การบินไทยก็เคยนำมาดำเนินการจัดหาเครื่องบินแล้ว 12 ลำ

การบินไทย เห็นว่า แนวทางในการจัดหาเครื่องบิน โดยการเช่าจะส่งผลดีต่อการบินไทยมากกว่าวิธีการจัดซื้อ ซึ่งในเบื้องต้น การบินไทยไม่ต้องใช้งบประมาณจำนวนมากในการจัดหาเครื่องบินใหม่ และจะต้องใช้เงินสูงขึ้น หากต้องมีการจัดซื้อมาทดแทน ทั้ง 48 ลำ นอกจากนี้ แนวทางการเช่าผ่านบริษัทตัวแทนจะช่วยให้การบินไทย ไม่ต้องบันทึกเครื่องบินที่เช่าใหม่ เป็นสินทรัพย์ จึงไม่เป็นภาระการคำนวณค่าเสื่อมราคาทางบัญชี และแนวทางดังกล่าวยังยืดหยุ่น โดยการบินไทยสามารถตัดสินใจได้ ภายหลังจากสัญญาเช่า 10 ปีข้างหน้าว่า จะเช่าเครื่องบินต่อ หรือจะจัดซื้อเครื่องบินแบบใหม่ (New Generation) ในอนาคต

สำหรับแนวทางการจัดหาเครื่องบิน โดยการเช่า นั้น ในเบื้องต้น คาดว่าน่าจะมีอายุเวลาการเช่า 10 ปี โดยหลังจากนี้ เมื่อใกล้เวลาส่งมอบเครื่องบิน การบินไทย จะมีการเปิดประกวดราคาแบบเปิดกว้าง เพื่อให้บริษัทตัวแทนที่สนใจเข้ามาเสนอเงื่อนไขและการบินไทยจะพิจารณาราคาที่ให้ประโยชน์สูงสุด ซึ่งกระบวนการทั้งหมด จะเริ่มต้นปี พ.ศ.2551 ก่อนมีการส่งมอบเครื่องบินใหม่ ในเดือนตุลาคมปีเดียวกัน และต้นทุนในการดำเนินการจะเปลี่ยนแปลงไม่มากนัก

นักวิเคราะห์บล.ชนชาติ กล่าวว่า การเครื่องบิน 8 ลำ (Airbus A330-300) ไม่ได้มีผลกระทบต่อการดำเนินงานของ THAI ในระยะยาว เนื่องจาก THAI ได้รับราคาส่วนลดจากความล่าช้าในการส่งมอบเครื่องบิน Airbus A-380 มาชดเชย และอ้างอิงจากสำนักงานคณะกรรมการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติพบว่า ผลตอบแทนจากการลงทุน (IRR) สำหรับ operate lease อยู่ที่ร้อยละ 9.6 ต่ำกว่าที่ระดับร้อยละ 10.5 ซึ่งเป็น IRR ที่คำนวณได้หาก THAI ทำการซื้อเครื่องบินดังกล่าว โดย THAI ได้กล่าวอีกว่าการเช่าเครื่องบินดังกล่าวใช้เงินลงทุนที่น้อยกว่าการซื้อมาก จะทำให้ THAI มีความยืดหยุ่นเพิ่มมากขึ้นสำหรับแผนการการเปลี่ยนเครื่องบินในอีก 5 ปี ข้างหน้า THAI เองก็ได้พยายามที่จะปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดยการหาเครื่องบินใหม่เพื่อมาทดแทนเครื่องบินเครื่องเก่า เพื่อที่จะเพิ่มปริมาณลูกค้าจากกลุ่ม corporate และพยายามหารายได้จากแหล่งอื่น นอกเหนือจากการบิน โดยปีที่แล้วจำนวนบัญชีของลูกค้า corporate ได้ปรับเพิ่มขึ้น 75% มาอยู่ที่ 350 บัญชี ทำให้ first-class cabin factor เพิ่มขึ้นไปเป็นร้อยละ 50 จากเดิมซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 30 และ business-class cabin factor เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 จากเดิมซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 50 นอกจากนี้มหกรรม Olympics ที่จะมีขึ้นที่ประเทศจีนในปีหน้าก็จะ เป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่จะช่วยในเรื่องผลการดำเนินงานของ THAI ในปีหน้า

นอกจากนี้ การบินไทย ยังมีนโยบายลดมลภาวะจากกิจกรรมต่างๆ ของการบินไทย รวมทั้งสร้างจิตสำนึกด้วยการอนุรักษ์พลังงาน และสิ่งแวดล้อม โดยตั้งแต่วันที่ 1 ก.ค.นี้ ฝ่ายครัวการบินไทย ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะเริ่มทำการผลิตน้ำมันไบโอดีเซลจากน้ำมันใช้แล้วจากการประกอบอาหารของฝ่ายครัวการบิน ซึ่งมีประมาณ 4,000 ลิตรต่อเดือน เพื่อใช้ไบโอดีเซลมาใช้กับรถขนส่งอาหารและเครื่องผลิตน้ำร้อน ทั้งนี้ ในช่วงระหว่างการดำเนินการขอใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงาน ตาม พรบ. โรงงาน พ.ศ. 2535 การผลิตไบโอดีเซลที่

ครัวการบินสนามบินสุวรรณภูมิจะมีกำลังการผลิต 300 ลิตรต่อวัน และเมื่อได้รับใบอนุญาตประกอบกิจการโรงงานแล้ว คาดว่าจะสามารถเพิ่มกำลังการผลิตได้ถึง 1,000 ลิตรต่อวัน

ส่วน สายการบินนกแอร์ ก็ได้วางแผนการขยายธุรกิจ โดย

1. เตรียมขยายเส้นทางบิน

1.1 เส้นทางบินต่างประเทศ จะขยายเส้นทางไปยังประเทศอินเดียอีก 3 เส้นทาง นอกเหนือจากเมืองบังกลอร์ พร้อมทั้งจะขยายเส้นทางบินไปยังเมืองฮานอย และ โฮจิมินห์ ประเทศเวียดนาม รวมทั้งมาเก๊าด้วย

1.2 เส้นทางบินในประเทศ ได้เตรียมที่จะขยายไปยัง จ.อุบลราชธานี เชียงราย และสุราษฎร์ธานี

2. การขยายฝูงบิน เพื่อรองรับการขยายเส้นทางใหม่ สายการบินนกแอร์จะเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน โดยภายในสิ้นปีนี้มีทั้งหมด 11 ลำ

ในช่วง 4-5 เดือนแรกของปีนี้ สายการบินนกแอร์มีขอดีโดยสารเฉลี่ยต่อเที่ยวบินประมาณร้อยละ 80 ซึ่งเพิ่มขึ้นเมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน

อย่างไรก็ตาม ตลาดนักท่องเที่ยวจากเวียดนามนั้น นับเป็นตลาดที่หลายสายการบินของไทยน่าสนใจ โดยจะเห็นว่าการเปิดเส้นทางบินไปยังเวียดนามเพิ่มมากขึ้น นับว่าอัตราการแข่งขันระหว่างสายการบินต่างๆ อยู่ในระดับสูงมาก นอกจากนี้ การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทยเองก็มีแผนจะเปิดสำนักงานตัวแทนขึ้นในเวียดนามเป็นครั้งแรกในกลางปี 2550 นี้ และตั้งเป้าดึงดูดนักท่องเที่ยวเวียดนามเข้าประเทศ ราว 250,000 คน อย่างไรก็ตาม เวียดนามเองก็ได้กลายเป็น 1 ใน 10 ปลายทางท่องเที่ยวยอดนิยมใน เอเชียสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไทยอีกด้วย

สำหรับความคืบหน้าของสายการบินต่างชาตินั้น มีดังนี้

ในขณะนี้ จะเห็นว่าสายการบินต่างๆ มุ่งเน้นการพัฒนาด้านคุณภาพการบริการ เพื่อใช้เป็นกลยุทธ์หลักในการแข่งขันและการเพิ่มยอดขายและส่วนแบ่งการตลาด เช่น

ออสเตรเลีย แอร์ไลน์ สายการบินแห่งชาติ ประเทศออสเตรเลีย ก็วางกลยุทธ์การพัฒนาบริการ โดยเจาะกลุ่มที่ผู้โดยสารในชั้นธุรกิจ ซึ่งได้เปลี่ยนเครื่องบินในเส้นทางบินกรุงเทพฯ-เวียenna จากแอร์บัส 330 340 เป็นโบอิง 777 และเพิ่มที่นั่งในชั้นธุรกิจเป็น 49 ที่นั่ง พร้อมความสะดวกสบายต่างๆ รวมทั้งการบริการ ออสเตรเลีย สไมล์ เซอร์วิส (Austrian Smiley Services :) ซึ่งเป็นบริการอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารในชั้นธุรกิจตลอดระยะเวลาที่อยู่ในสนามบิน ทั้งนี้ เพื่อมุ่งกระตุ้นการตัดสินใจและเลือกกลับมาใช้บริการอีกครั้ง

ของผู้โดยสารชั้น ไตรมาสสุดท้าย ออสเตรียน แอร์ไลน์s ตั้งเป้าจะสามารถเพิ่มยอดบัตรโดยสารได้ร้อยละ 13

สายการบินเอทิฮัด สายการบินแห่งชาติสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ก็เป็นอีกสายการบินที่เน้นการพัฒนาบริการ โดยบริการใหม่ล่าสุดนั้นเป็นระบบความบันเทิงภายในเที่ยวบินของสายการบินเอทิฮัด โดยผู้โดยสารสามารถเลือกรับชมเส้นทางการบิน ข้อมูลจุดหมายปลายทาง รวมถึงข้อมูลเที่ยวบินได้อย่างละเอียด และในอนาคตจะมีแผนการปรับปรุงการบริการดังกล่าวเพิ่มเติมราวปี 2551 ผู้โดยสารสามารถรับชมบริการดังกล่าวครอบคลุมไปถึงข้อมูลข่าวสารต่างๆ ข้อมูลสนามบินปลายทางและประตูเชื่อมต่อเครื่อง แผนที่อาคารผู้โดยสารภายในสนามบิน รวมถึงข้อมูลการท่องเที่ยวในประเทศจุดหมายปลายทาง

สายการบินแควนตัส ได้มีการพัฒนาการให้บริการผู้โดยสารให้เกิดความสะดวกสบาย ซึ่งที่ผ่านมาได้มีการนำเอาระบบเช็คอิน ออนไลน์ ภายใน 12 ชั่วโมง หรือ การที่ผู้โดยสารสามารถเช็คอินตัวเองโดยการสำรองที่นั่งผ่านเครือข่ายอินเทอร์เน็ต ในอนาคตสายการบินฯ ยังได้เตรียมการนำเอาระบบการเช็คอินโดยใช้ตู้อัตโนมัติเข้ามาให้บริการ นอกจากนี้ สายการบินแควนตัสยังรักษามาตรฐานการให้บริการเช็คอิน โดยสามารถเช็คอินผู้โดยสารประมาณ 3 นาทีต่อคน รวมทั้งการเปิดให้บริการเลาจ์ สำหรับผู้โดยสารชั้นเฟิร์สคลาส และ บิซิเนสคลาสที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งถือว่าเป็นความภูมิใจของสายการบินและถือเป็นจุดขายที่สำคัญด้วย

นอกเหนือจากการพัฒนาคุณภาพการบริการแล้ว ความก้าวหน้าในด้านอื่นๆ ของสายการบินต่างๆ ในช่วงเดือนมิถุนายน มีดังนี้

สายการบินกาตาร์ ได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350 รวมทั้งสิ้นจำนวน 80 ลำ มูลค่า 16,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ พร้อมสั่งเครื่องบินแอร์บัส A380 จาก 2 ลำ เป็น 5 ลำ เพิ่มเติม ตั้งเป้าครอบคลุมทวีปยุโรป ตะวันออกกลาง แอฟริกา อนุทวีปอินเดีย และตะวันออกไกล กำหนดส่งมอบสิงหาคม ปี 2556

สำหรับการสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น A350 นั้น เป็นการสั่งซื้อแทนแผนเดิมที่สายการบินกาตาร์เคยประกาศไปเมื่อ 2 ปีก่อนว่าจะซื้อแอร์บัส A350 จำนวน 60 ลำ แต่ในขณะนี้สายการบินกาตาร์ได้ตัดสินใจสั่งซื้อเครื่องบินที่ได้รับการออกแบบใหม่ ให้มีขนาดลำใหญ่เป็นพิเศษที่เรียกว่า “Extra Wide Body” (XWB) ซึ่งมีทั้งสิ้น 3 แบบ

ทั้งนี้ ข้อตกลงของสายการบินกาตาร์ ประกอบด้วยการสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น A350 - 800S จำนวน 20 ลำ รุ่น A350 - 900S จำนวน 40 ลำ และ A350 - 1000S จำนวน 20 ลำ ซึ่งเครื่องบินรุ่น A350 - 1000S เป็นรุ่นใหม่ล่าสุดที่มีตัวเครื่องใหญ่พิเศษ ซึ่งสายการบินกาตาร์เป็นลูกค้ากลุ่มแรกของ A350 - 1000XWB โดยเครื่องบินแอร์บัสรุ่น A350 - XWB มีจำนวนที่นั่ง 260 - 350 ที่นั่ง แตกต่างกันในแต่ละแบบ โดยจะเป็นเครื่องบินที่นั่ง 2 แบบ (two-class configuration) และจะให้บริการในเส้นทางหลักๆ ครอบคลุม ยุโรป แอฟริกา ตะวันออกไกล และ อนุทวีปอินเดีย

อย่างไรก็ตาม บริษัทได้กำหนดส่งมอบเครื่องบินในเดือนสิงหาคม ปี 2556 และจะค่อยๆทยอยนำมาแทนที่เครื่องบินรุ่น A330S ซึ่งใช้เป็นหลักในฝูงบินของสายการบินกาคาร์ในปัจจุบัน

อย่างไรก็ตาม สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชีย ก็ยังคงมีแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่องในหลายประเทศ โดยล่าสุดสายการบินต้นทุนต่ำแห่งใหม่ ที่ก่อตั้งขึ้น คือ **สายการบินโคเรียนแอร์** ได้จัดตั้ง **โลว์คอสต์ โซล โคเรียนแอร์** เป็นสายการบินต้นทุนต่ำล่าสุดในเอเชีย การตั้งสายการบินโลว์คอสต์ภายใน 3 ปีนี้ เพื่อแข่งขันกับคู่แข่งจากจีน และในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยจะให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศและเที่ยวบินระหว่างประเทศ ทั้งในเส้นทางบินระยะสั้นและระยะกลาง แผนการของโคเรียน แอร์มีขึ้น หลังจากที่ ออล นิปปอน แอร์เวย์ประกาศเมื่อสัปดาห์ที่ผ่านมาว่าจะตั้งสายการบินต้นทุนต่ำเพื่อเตรียมรับมือกับการแข่งขันอันรุนแรงจากสายการบินของจีน

ในขณะเดียวกัน อัตราการแข่งขันระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำก็มีเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเส้นทางบินระหว่างออสเตรเลีย มาয়งกรุงเทพฯ และเอเชีย เรียกว่า **เส้นทางบิน OZ** ซึ่งเป็นเส้นทางที่มีแนวโน้มการมีส่วนแบ่งตลาดในอนาคตขนาดใหญ่สุด ก็เป็นแรงจูงใจให้สายการบินต้นทุนต่ำกว่า 10 แห่งเตรียมเปิดเครือข่ายเที่ยวบินจากเมืองต่างๆ ในออสเตรเลียมายังเอเชีย 45 เมือง เช่น **ไทเกอร์ แอร์เวย์ส** ของสิงคโปร์ นำเครื่องบินรุ่นล่าสุดแอร์บัส A320 ให้บริการภายในประเทศออสเตรเลีย รวมทั้ง **สายการบินโอเอซิส** จากฮ่องกง และ **เจ็ตแอร์เวย์** ของอินเดียจะเปิดบินเช่นกัน ส่วน **เจ็ตสตาร์** ยังคงเร่งขยายตลาดบินประจำ ระหว่างเมลเบิร์น-กรุงเทพฯ และนับเป็นสายการบินต้นทุนต่ำเจ้าแรกและเจ้าเดียวที่เปิดให้บริการ ตั้งแต่พฤศจิกายน 2549 ภายในสัปดาห์ปลายเดือนมิถุนายนนี้ **วีวาโลว์คอสต์** จากมาเก๊าจะเปิดบินแบบไม่หยุดพัก ระหว่างซิดนีย์-มาเก๊า ส่วน แอร์เอเชีย มาเลเซีย ตั้งสายการบินลูกขึ้นมาอีก 1 สาย ในชื่อ **FAX** กำลังวางแผนกลยุทธ์ เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาด หลังสั่งฝูงบินใหม่แอร์บัส A330-300 กว่า 150 ลำ

และล่าสุดเมื่อเร็วๆ นี้ริชาร์ด แบรนสัน ผู้ก่อตั้งเวอร์จิน กรุ๊ป ซึ่งประสบความสำเร็จเป็นผู้นำตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในยุโรป ก็เตรียมจะเข้าซื้อหุ้นใน FAX สายการบินลูกของแอร์เอเชียแล้ว จำนวนร้อยละ 20 และมีแผนจะเข้ามาพัฒนาเส้นทาง OZ เพื่อขึ้นเป็นผู้นำตลาดทันที

โดยภาพรวมผู้ประกอบการการบินพยากรณ์ทั้งหมดไปในทิศทางเดียวกันว่าจะมีโลว์คอสต์รายใหม่อีกไม่ต่ำกว่า 5 สายการบิน โคดเข้าร่วมเส้นทางบินตลาดออสเตรเลีย ทั้ง **แอร์เด็คแคน** สาธารณรัฐประชาชนจีน **อค์มแอร์** และ **มานาดลา แอร์ไลน์ส** อินโดนีเซีย **สไปซ์ เจ็ต** อินเดีย **ฮ่องกงแอร์เวย์** ถึงแม้จะต้องแข่งขันกับเจ้าตลาดอย่างแควนตัสหรือเจ็ตสตาร์ก็ตาม

ด้านท่าอากาศยาน

ผลการประกาศรางวัลสายการบินและสนามบินชั้นนำของโลกประจำปี 2550 (AIRLINE OF THE YEAR 2007) ที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ นั้น สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ได้รับ 2 รางวัล คือ สายการบินดีเด่นแห่งปี และบริการที่นั่งชั้นเฟิร์สคลาสข้ามทวีปดีเด่น สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก ได้ 1 รางวัล คือ สายการบินดีเด่นระหว่างทรานส์แปซิฟิก ส่วนโคเรียน แอร์ไลน์ส ได้ 1 รางวัล ในประเภทที่นั่งชั้นประหยัดดีเด่น ในขณะที่การบินไทยไม่ได้รับรางวัลใด

ส่วนท่าอากาศยานดีเด่นของโลกประจำปี 2550 ได้แก่ ท่าอากาศยานอินซอน ประเทศเกาหลีใต้ และนับเป็นครั้งแรกที่ท่าอากาศยานเซ็ก แลป ก็ก ซึ่งครองตำแหน่งแชมป์มา 3 ปี ไม่ผ่านเข้ารอบ เช่นเดียวกับท่าอากาศยานกัวลาลัมเปอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล มีเพียงท่าอากาศยานนานาชาติชางไฮ สิงคโปร์ ได้รับรางวัลชมเชย

อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจความเห็นของหนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจกับกลุ่มผู้บริหารสายการบินนานาชาติในเมืองไทย ที่ใช้บริการสนามบินสุวรรณภูมิ และผู้โดยสารกลุ่มตัวอย่างที่ใช้บริการการบินไทย เดินทางเข้าออกสุวรรณภูมิและดอนเมืองกว่าร้อยละ 72 เห็นตรงกันว่า จิตความสามารถของไทยที่จะเป็นศูนย์กลางการบินเอเชียเริ่มถดถอยลงมาก โดยเฉพาะคุณภาพบริการของการบินไทยและสุวรรณภูมิ

ในขณะที่ นโยบายการจัดการปัญหาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ยังไม่เป็นรูปธรรม รวมทั้งนโยบายเรื่องการใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง ก็ยังคงไม่มีความชัดเจน

ปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในปัจจุบันที่ยังคงพบอยู่ได้แก่

1. ปัญหาทางกายภาพ ทั้งปัญหาภายนอกและปัญหาภายในอาคารผู้โดยสารสุวรรณภูมิ

1.1 ปัญหาใหญ่ภายนอกอาคารผู้โดยสาร คือ การชำรุดของทางขับและทางวิ่ง ที่เกิดรอยแตกผิวทางชำรุด จากการหาสาเหตุเบื้องต้นของความเสียหาย ระบุว่า “น้ำ” เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำลายผิวทาง ซึ่งรัฐบาลได้ตัดสินใจหาทางออกโดยการย้ายสายการบินภายในประเทศบางส่วนที่ไม่ต้องต่อเครื่องกลับมาบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองแบบสมัครใจ เพื่อช่วยลดความแออัด

1.2 ปัญหาภายในอาคารผู้โดยสารยังอยู่ระหว่างการปรับปรุงหลายจุด อาทิ ห้องน้ำและแสงสว่างไม่เพียงพอ การจัดทำป้ายบอกทางที่มีมาตรฐาน ประตูหมุนที่ไม่สะดวก และกระจกเป็นอันตราย การปรับพื้นที่ร้านค้าที่คึกคักทางเดินและทางหนีไฟ ระบบการบริหารจัดการของสนามบินหรือระบบเอมส์ ยังไม่สามารถใช้

ในการส่งข้อมูลตารางบินแบบออนไลน์หรืออื่นๆ ได้ นอกจากนี้ ยังมีความไม่พร้อมเกี่ยวกับระบบความปลอดภัยในสนามบินอื่นๆ ตามมาเป็นระยะ ซึ่ง ทอท. กำลังอยู่ในระหว่างดำเนินการแก้ไข

2. มลพิษทางเสียงต่อประชาชนรอบสนามบิน

อย่างไรก็ตาม ทอท. คาดว่าภายในสิ้นปี 2550 ระบบการให้บริการทั้งหมดจะมีความสมบูรณ์มากที่สุด โดย กรมการขนส่งทางอากาศได้ส่งเจ้าหน้าที่เข้ามาตรวจสอบ พร้อมเจ้าหน้าที่ของ ICAO เพื่อให้ปฏิบัติตามกรอบที่ ICAO กำหนด โดยแบ่งเป็น 2 ส่วน คือ ความพร้อมทางด้านกายภาพและความพร้อมทางด้านการให้บริการ

เจ้าหน้าที่ของ ICAO ได้เดินทางเข้ามาตรวจสอบความพร้อมและประเมินผลการจัดท่าระบบรักษาความปลอดภัยของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามกำหนดการหลังจากท่าอากาศยานได้เปิดให้บริการมาตั้งแต่เดือนกันยายน 2549 โดยทางคณะผู้แทนของ ICAO จะรายงานผลการประเมินให้กรมการขนส่งทางอากาศทราบ เนื่องจากเป็นการประสานงานระหว่างหน่วยงานกำกับการณ์การเดินอากาศระหว่างประเทศ ก่อนที่กรมการขนส่งทางอากาศจะแจ้งให้ ทอท. รับทราบว่า จะต้องปรับปรุงงานความปลอดภัยส่วนใด เพื่อให้เป็นไปตามมาตรฐานที่ ICAO ระบุ

ส่วนการออกใบอนุญาตการใช้สนามบินสุวรรณภูมินั้น ยังติดขัดในขั้นตอนของการบังคับใช้ทางกฎหมายซึ่งอยู่ระหว่างเสนอแก้ไขพระราชบัญญัติการเดินอากาศไทย ซึ่งขณะนี้ร่างกฎหมายดังกล่าวได้ผ่านการตรวจร่างจากสำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา เสนอเข้าคณะรัฐมนตรี และต้องผ่านความเห็นชอบจากที่ประชุม สนช. ใน 3 วาระก่อนจึงจะมีผลบังคับใช้

นอกจากนี้ ประเด็นในเรื่องของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแนวโน้มในมุมมองของต่างชาติ ซึ่งมุ่งประเด็นโดย นายไบรอัน ซินแคลร์ ทอมป์สัน ประธานสมาคมตัวแทนธุรกิจสายการบิน หรือ บาร์ (Board of Airline Representatives) ได้ให้ทัศนะไว้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. รัฐบาลไทยควรให้ความสำคัญกับเรื่องยุทธศาสตร์การบินของชาติ และควรกำหนดให้เป็นวาระแห่งชาติ รวมทั้งควรกำหนดนโยบายเรื่องการบริหารสนามบินเดี่ยว หรือ Single Airport Operation และยุติการใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง ทั้งนี้ เนื่องจากจะสามารถลดต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินที่ท่าอากาศยานดอนเมืองได้ นอกจากนี้ ปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานดอนเมืองก็มีจำนวนน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณผู้โดยสารที่ใช้บริการ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งเป็นผู้ที่จะต้องเดินทางเชื่อมต่อเส้นทางระหว่างประเทศ มีถึงประมาณร้อยละ 72

2. ข้อเสียของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คือ

2.1 ขีดความสามารถที่จำกัดในการรองรับผู้โดยสารในอนาคต ในปัจจุบันท่าอากาศยาน-สุวรรณภูมิ มีผู้โดยสารใช้บริการประมาณ 44 ล้านคนต่อปี ซึ่งถือว่าใกล้ขีดความสามารถที่จะรองรับได้คือ 45 ล้านคนต่อปี ดังนั้น ควรมีการเร่งรัดการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ ควบคู่ไปกับการก่อสร้างรันเวย์แห่งที่ 3 เพื่อให้เพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารได้ 60 ล้านคนต่อปี

2.2 สิ่งอำนวยความสะดวกที่มีจำกัดและระยะเวลาที่ใช้ในการเดินทางตั้งแต่สนามบินจนถึงเครื่องบินขึ้นก่อนขึ้นน่านระยะเวลาที่ผู้โดยสาร 1 คนใช้เพื่อเดินทาง ตั้งแต่สนามบินจนถึงเครื่องบินขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ใช้เวลาประมาณ 75 นาที ซึ่งค่อนข้างนาน เมื่อเปรียบเทียบกับท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งใช้เวลาประมาณ 50 นาที ดังนั้น จะต้องเพิ่มสิ่งอำนวยความสะดวกให้มากขึ้น เพื่อลดระยะเวลาที่ใช้ในการขึ้นเครื่องบินให้ผู้โดยสาร โดยจะต้องเพิ่มทางเชื่อมประตูทางออกจากอาคารผู้โดยสารอีก 10 แห่ง และเพิ่มจุดจอดรถรับส่งผู้โดยสารระหว่างอาคารผู้โดยสารกับเครื่องบิน

2.3 ค่าใช้จ่ายที่สายการบินต้องจ่ายให้กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยรวมสูงกว่าสนามบินอื่นๆ ในภูมิภาค ประมาณร้อยละ 15-20 โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาเปรียบเทียบกับประเทศคู่แข่งทางการบินและการท่องเที่ยว เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งเวียดนาม ซึ่งเป็นประเทศที่มีการเติบโตของกิจการบินและการท่องเที่ยวสูงมาก และอาจเป็นปัจจัยที่ทำให้ประเทศไทยสูญเสียความเป็นฮับการบินของภูมิภาคได้ แม้จะมีความได้เปรียบด้านภูมิศาสตร์ก็ตาม

อย่างไรก็ตาม ในมุมมองของการท่องเที่ยวที่เวลานั้น กลุ่มบริษัทตัวแทนท่องเที่ยวของไทยเห็นว่า สิ่งที่รัฐบาลต้องแก้ไขอย่างเร่งด่วนในเรื่องของการบิน เพื่อให้สนับสนุนการท่องเที่ยวของไทย คือ การจัดระบบการคมนาคมระหว่างท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้ง การพิจารณาจัดสรรเส้นทางบินตรงจากต่างประเทศไปยังแหล่งท่องเที่ยว เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต สมุย เป็นต้น

การย้ายเที่ยวบินมาใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง

อย่างไรก็ตาม แผนการย้ายเที่ยวบินมาใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น แบ่งเป็น 3 ระยะ ซึ่งระยะแรกได้ทำการย้ายมาอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองเรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่วันที่ 25 มีนาคม 2550 นั่นคือ เที่ยวบินที่ทำการบินอยู่ในปัจจุบัน ซึ่งประกอบด้วย 3 สายการบิน คือ สายการบินนกแอร์ วันทูโก และการบินไทย

ส่วนการย้ายในระยะที่ 2 จะเกิดขึ้นใน 3 เดือนนี้ โดยจะทำการย้ายเที่ยวบินที่ทำการบินในโซนเอเชียเป็นหลัก คือ เที่ยวบินของการบินไทยที่ขึ้นต้นด้วยเลข 3 และเลข 4 ส่วนเที่ยวบินที่ขึ้นต้นด้วยเลข 5 นั้น ยังอยู่ระหว่าง

การพิจารณาว่าจะให้ย้ายมาทำการบินที่ดอนเมืองด้วยหรือไม่ และ ย้ายเที่ยวบินของสายการบิน ไทยแอร์เอเชีย ทั้งหมด มาอยู่ที่ดอนเมือง

อย่างไรก็ตาม การย้ายเที่ยวบินในระยะที่ 2 มายังท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ดำเนินการเร็วกว่ากำหนดเดิม 6 เดือน ซึ่งอาจเนื่องมาจากปัญหาเรื่องการชำระค่าบริการทางขับ และทางวิ่ง ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีการดำเนินการซ่อมแซม และหากมีการซ่อมแซมอย่างถาวร ก็จำเป็นต้องปิดทางวิ่งและทางขับฝั่งตะวันออกที่ชำรุดเสียหายมาก จะมีเพียงฝั่งตะวันตกที่สามารถใช้งานได้เท่านั้น จึงจำเป็นต้องให้บางเที่ยวบินย้ายมาทำการบินที่ดอนเมืองแทน เพื่อให้สามารถทำงานได้สะดวกมากขึ้น นอกจากนี้ ก็ยังมีกรณีการยกเลิกสัญญาการบริหารพื้นที่เชิงพาณิชย์ และร้านค้าปลอดภาษี ของกลุ่มคิงเพาเวอร์ ซึ่งล่าสุดคณะกรรมการบอร์ด ทอท. เลือกที่จะสู้คดีแทนการเจรจา ดังนั้น หาก ทอท. ชนะคดี ก็จะมีการรื้อถอนสิ่งปลูกสร้างภายในอาคารผู้โดยสารในหลายจุด ซึ่งอาจจะเป็นอันตรายต่อผู้โดยสารภายในอาคาร ดังนั้น หากย้ายบางเที่ยวบินมาที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ผู้โดยสารก็จะน้อยลง ซึ่งเจ้าหน้าที่สามารถทำงานได้สะดวกมากขึ้น รวมไปถึง กรณีปัญหาคลังสินค้า ในเขตปลอดอากร หรือ ฟรีโซน ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่จนถึงวันนี้ ระบบไอทีก็ยังไม่สามารถเชื่อมโยงระบบออนไลน์ได้ ซึ่งส่งผลกระทบต่อ การตรวจสอบสินค้าเกิดความล่าช้า เนื่องจากต้องใช้ระบบแมนวล โดยเฉพาะการนำเข้าสินค้าเกษตรเพราะความล่าช้า ทำให้เกิดการเน่าเสีย ซึ่งเป็นปัญหากับการส่งออกของประเทศ

สำหรับระยะที่ 3 นั้น คาดว่าจะทำการย้ายให้แล้วเสร็จในรัฐบาลชุดนี้ โดยจะเป็นการย้ายสายการบินต่างชาติที่มีการทำการบินตรงมายังประเทศไทย โดยไม่เดินทางต่อไปยังประเทศอื่นๆ จำนวนประมาณ 6 สายการบิน ซึ่งเป็นสายการบินที่ทำการบินใน โชนเอเชียเท่านั้น

อย่างไรก็ตาม การย้ายเที่ยวบินจากสุวรรณภูมิมาดอนเมือง และการใช้สนามบินคู่ เป็นเรื่องที่ต้องพิจารณา เนื่องจากอาจเกิดผลกระทบรุนแรงทางรายได้และต้นทุนต่อ ทอท. และ บกท. อย่างมหาศาล รวมทั้งขีดความสามารถทางการแข่งขันของการบินไทยกับแอร์ไลน์ต่างชาติและโลว์คอสต์ก็จะอ่อนแอลง

อย่างไรก็ตาม ทอท. ได้จ้างผู้เชี่ยวชาญจาก ICAO เพื่อศึกษาทบทวนแผนแม่บทการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง และได้เพิ่มการศึกษาความเหมาะสมในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมือง เพื่อให้บริการสายการบินต่างชาติและสายการบิน Low Cost Carriers สำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็นส่วนหนึ่งในขอบเขตการศึกษาทบทวนฯ ดังกล่าวด้วย และคาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือนกันยายน 2550

สำหรับความก้าวหน้าของท่าอากาศยานอื่นๆ นั้น มีดังนี้

ในขณะนี้ ท่าอากาศยานในภูมิภาคเอเชีย มีอัตราขยายตัวผู้โดยสารเพิ่มเร็วกว่าอัตราเฉลี่ยของโลก ท่าอากาศยานทุกแห่งต่างกำลังวางแผนเพื่ออนาคต โดยเฉพาะในเอเชียและตะวันออกกลางอย่างดูไบ จะเห็นได้ว่า เอเชียกำลังพัฒนาเร็วกว่าส่วนอื่นของโลก มีการสร้าง ขยาย และพัฒนางานท่าอากาศยาน อย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม โดยเฉพาะในจีน

ท่าอากาศยานไป๋หยุน ในมณฑลกว่างตุง ทางตอนใต้ของจีน ซึ่งขณะนี้ฮ่องกงกำลังพิจารณาแผนสร้างรันเวย์แห่งที่สาม ไป๋หยุนกลับมีแผนสร้างรันเวย์แห่งที่สามเรียบร้อยแล้ว กำหนดเสร็จสิ้นปี 2011

ทั้งนี้ตามรายงานการวิจัยของมอร์แกน สแตนลีย์ระบุว่า สนามบินไป๋หยุน เป็นสนามบินใหญ่อันดับสามของจีน ปีที่แล้วรองรับผู้โดยสารทั้งสิ้น 26.2 ล้านคน อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของจีน เป็นหนึ่งในอุตสาหกรรมที่เติบโตเร็วที่สุดในโลก และเป็นสิ่งสะท้อนถึงการเติบโตทางเศรษฐกิจในประเทศที่กว้างขวางมากขึ้น ปีที่แล้วการเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารในจีนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 16.7 เท่ากับ 332 ล้านเที่ยว

ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง เปิดตัวอาคารผู้โดยสารแห่งที่สองแล้ว เพื่อสนองความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้น ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกงถือเป็นศูนย์กลางการบินที่สำคัญในเอเชียและจีน เป็นหนึ่งในท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดในโลก และมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ตั้งแต่เปิดตัวเมื่อปี 1998 ซึ่งมีจำนวนผู้โดยสารทางอากาศเพิ่มเป็น 44.4 ล้านคนเมื่อปีที่แล้ว และคาดปี 2025 จะมีจำนวนประมาณ 80 ล้านคน มีสายการบินกว่า 85 รายให้บริการเที่ยวบินไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลกกว่า 150 แห่ง ซึ่งรวมถึงเมืองต่างๆ ในจีน 40 แห่ง

แต่อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกงมีคู่แข่งที่สำคัญ คือ **ท่าอากาศยานของสิงคโปร์** ซึ่งเมื่อปีที่แล้วรองรับผู้โดยสาร 35 ล้านคน มีอาคารผู้โดยสาร 2 แห่ง และอีกแห่งจะเปิดตัวในช่วงต้นปีหน้า ซึ่งอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่ขนาด 380,000 ตารางเมตรนี้ สามารถรองรับผู้โดยสารราว 70 ล้านคนต่อปี และท่าอากาศยานแห่งนี้ มีสายการบินกว่า 80 แห่งให้บริการเที่ยวบินไปยังเมืองต่างๆ ทั่วโลก 180 แห่ง รวมทั้งท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ ในมาเลเซียด้วย

ส่วน **ท่าอากาศยานในสหรัฐอเมริกา** เตรียมใช้เครื่องสแกนลายนิ้วมือทั้ง 10 นิ้ว เพื่อตรวจสอบผู้โดยสารของสนามบิน ซึ่ง วิธีนี้จะสามารถพิสูจน์เอกลักษณ์บุคคลได้อย่างละเอียดสูงสุด โดยจะเริ่มออกใช้งานตามสนามบินหลัก 10 แห่ง ในปลายปีนี้

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

โบอิง คาดการณ์ภาวะตลาดการบินพาณิชย์ของโลก ว่า สายการบินต่างๆ ทั่วโลก จะสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารเพิ่มขึ้นอีกประมาณ 28,600 ลำ ภายในระยะ 20 ปีข้างหน้า คิดเป็นมูลค่ารวมประมาณ 2.8 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก มียอดสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 36 รองลงมา ได้แก่ ภูมิภาคอเมริกาเหนือ ร้อยละ 26 และกลุ่มประเทศในอดีตสหภาพโซเวียต รวมถึงรัสเซีย ร้อยละ 25 และว่า ยอดสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ดังกล่าว จะทำให้จำนวนเครื่องบินโดยสารทั่วโลกเพิ่มขึ้นเป็น 36,400 ลำ ภายในปี 2569

ยอดสั่งซื้อส่วนใหญ่จะเป็นเครื่องบินสำหรับเที่ยวบินระยะสั้นของสายการบินราคาประหยัดต่างๆ อันสืบเนื่องมาจากการขยายตัวอย่างต่อเนื่องของเศรษฐกิจ และการค้าเสรีของโลก และความต้องการของตลาดเครื่องบินพาณิชย์ของโลกนั้น จะเน้นที่เครื่องบินโดยสาร ที่ช่วยควบคุมปัญหามลภาวะทางอากาศและปัญหาโลกร้อน ด้วยเทคโนโลยีจำกัดการปล่อยก๊าซที่ทำให้เกิดปฏิกิริยาก๊าซเรือนกระจก

ในขณะที่ แอร์บัส คาดการณ์ว่าความต้องการเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ เดินทางระยะไกลจะเพิ่มขึ้นในระยะ 20 ปีข้างหน้า

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจาก แอร์บัส ของและ โบอิง แล้ว ขณะนี้ประเทศในทวีปเอเชีย อย่างจีนและญี่ปุ่น ก็เริ่มพัฒนาอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพาณิชย์อย่างเต็มบทบาท

นับเป็นครั้งแรกที่ญี่ปุ่นเข้าสู่อุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพาณิชย์ แม้ว่าญี่ปุ่นจะเป็นผู้ผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินป้อนให้กับโบอิงมาหลายสิบปี โดยล่าสุด บริษัท มิทซูบิชิ เฮฟวี อินดัสตรีส์ กำลังอยู่ในการพัฒนาเครื่องบินเจ็ตขนาด 90 ที่นั่ง โดยเครื่องบินดังกล่าวเป็นเครื่องบินเจ็ตขนาดเล็กที่ประหยัดเชื้อเพลิง และมีค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาต่ำ โดยเครื่องยนต์ที่ใช้ได้รับการออกแบบใหม่ โดยมีผู้ผลิตเครื่องยนต์อากาศยาน ได้แก่ บริษัท แพร็คต์ แอนด์ วิตนีย์ ประเทศสหรัฐอเมริกา และ โรลสรอยซ์ ประเทศอังกฤษ เป็นผู้ให้คำปรึกษา

บริษัทฯ คาดการณ์ว่า ในช่วง 20 ปีข้างหน้า นับจากนี้ ความต้องการเครื่องบินขนาดเล็ก 60-100 ที่นั่งจะเพิ่มขึ้น และตั้งเป้าหมายว่าจะสามารถส่งมอบหรือจำหน่ายเครื่องบินแก่ลูกค้าได้ในปี ค.ศ. 2012 โดยจะมีจำนวนที่นั่งระหว่าง 70-90 ที่นั่ง มุ่งเจาะตลาดหลักไปที่อเมริกาเหนือ ยุโรป และญี่ปุ่น ทั้งนี้ มีสายการบิน 20-30 แห่ง แสดงความสนใจเข้ามาแล้ว

สำหรับประเทศจีนนั้น ก็เป็นประเทศที่ โบอิง คาดการณ์ว่า จีนจะกลายเป็นคู่แข่งที่สำคัญของโบอิงในอุตสาหกรรมผลิตอากาศยานในอีก 20 ปี ข้างหน้า

ด้านอื่น ๆ

สายการบินลูฟท์ฮันซ่า กำลังอยู่ในระหว่างการพัฒนาโครงการใหม่เกี่ยวกับแผนที่อิเล็กทรอนิกส์ สำหรับนักบินขึ้นมาใช้ทดแทนแผนที่กระดาษแบบเดิม ซึ่งในอดีตนั้นนักบินของลูฟท์ฮันซ่ามีความจำเป็นที่จะต้องใช้ออกสารและแผนที่ประกอบการบินซึ่งเป็นกระดาษจำนวนกว่า 15,600 ชุด สำหรับการเดินทางในแต่ละปี ซึ่งทำให้สิ้นเปลืองและยุ่งยากเป็นอย่างมาก แต่ในปัจจุบันลูฟท์ฮันซ่ากำลังพัฒนาโครงการใหม่เกี่ยวกับแผนที่ประกอบการบินเข้ามาแทนที่ โดยในทุกๆ ห้องนักบินจะถูกติดตั้งด้วยจอแสดงผลแบบอิเล็กทรอนิกส์ การพัฒนาครั้งนี้ ไม่เพียงแต่ประหยัดทรัพยากรกระดาษเท่านั้น แต่รวมถึงลดการใช้พลังงานน้ำมันก๊าดอีกด้วย หลายครั้งด้วยกัน โดยทางลูฟท์ฮันซ่าจะพัฒนาและติดตั้งระบบการบินแบบอิเล็กทรอนิกส์นี้ขึ้นเพื่อใช้ในฝูงบินแอร์บัส เอ380 ซึ่งเป็นฝูงบินหลักแห่งอนาคต

ปัจจุบันจุดหมายปลายทางของลูฟท์ฮันซ่า 850 แห่ง ยังคงใช้ออกสารและแผนที่ประกอบการบินที่เป็นพิมพ์สีและขนาดเท่ากับอัตราส่วนที่เป็นจริง ในเอกสารนั้นจะประกอบไปด้วยโครงสร้างและข้อมูลที่มีความจำเป็นระหว่างเที่ยวบิน อาทิ แผนที่ภูมิประเทศ ความถี่ของวิทยุ ระดับความสูง ฯลฯ และเพื่อความถูกต้องของข้อมูลทางสายการบินจะต้องสั่งพิมพ์หลายๆ ครั้ง เพื่ออัปเดตข้อมูลก่อนการเดินทาง ด้วยการสิ้นเปลืองนี้ทำให้หลายๆ สายการบินได้แสดงความสนใจในการลงทุนและพัฒนาระบบแผนที่ประกอบการบินแบบอิเล็กทรอนิกส์ โดยทางลูฟท์ฮันซ่าเองได้ติดตั้งและพัฒนาระบบดังกล่าวกับเครื่องบินต้นแบบ เอ340-600 ตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ จนถึงปัจจุบัน

สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินในช่วงเดือนมิถุนายน 2550 มีแนวโน้มในทิศทางบวกอย่างชัดเจนเป็นรูปธรรมขึ้น อย่างไรก็ตาม ในเรื่องสิ่งแวดล้อม กระแสโลกร้อน และเรื่องความปลอดภัยและนิกยการบิน ยังคงเป็นประเด็นที่ทุกฝ่ายให้ความสำคัญ ทั้งเรื่องการลดก๊าซคาร์บอนได้ออกไซด์อันเกิดจากเครื่องบิน การพัฒนาอากาศยานที่ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง และมาตรการการรักษาความปลอดภัยในการเดินทางทางอากาศต่างๆ เป็นต้น ซึ่งอุตสาหกรรมการบินของไทยเองก็ควรต้องให้ความสำคัญกับประเด็นนี้ อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของไทยเอง ก็มีประเด็นที่ต้องติดตามความคืบหน้า อย่างเช่นเรื่องของสายการบินไทย แอร์เอเชีย รวมทั้งปัญหาสุวรรณภูมิยังคงเป็นปัจจัยลบสำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยเป็นอย่างยิ่ง ซึ่งทำให้ชื่อเสียงและความเชื่อมั่นที่มีต่อประเทศไทยเสียหายไปมาก จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเรียกความเชื่อมั่น

ศรัทธาในวงการการบินระหว่างประเทศกลับมา นอกจากนี้ นโยบายการใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง ก็ต้องมีความชัดเจนมากขึ้นด้วย เพื่อให้สายการบินต่างๆ สามารถเตรียมความพร้อมได้

ในส่วนของ สบพ. นั้น ควรต้องศึกษาถึงแนวโน้มความเปลี่ยนแปลง รวมทั้งนโยบายและเทคโนโลยีสมัยใหม่ที่จะเกิดขึ้นในด้านการบิน เพื่อพัฒนาและปรับปรุงแผนการดำเนินงาน ตลอดจนหลักสูตรการเรียนการสอนและการฝึกอบรมให้สอดคล้องกับการพัฒนาที่เกิดขึ้นต่อไป

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน

สถาบันการบินพลเรือน