

อุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงเดือนสิงหาคม ซึ่งเป็นช่วงที่ใกล้จะเข้าสู่ฤดูท่องเที่ยวในประเทศไทยนั้น พบว่า มีสายการบินต่างชาติหลายสายเปิดเส้นทางบินมายังประเทศไทยเพิ่มขึ้น เช่น

สายการบิน	เส้นทางการบิน	ความถี่/สัปดาห์ (เที่ยวบิน)
เวลาดีวอสต็อกแอร์ (รัสเซีย)	รัสเซีย-เกาหลี-กรุงเทพฯ	3
แอร์บากัน (พม่า)	ย่างกุ้ง-กรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง	7
เจ็ทแอร์เวย์ (อินเดีย)	นิวเดลี-กรุงเทพฯ-นิวเดลี	14
	กรุงเทพฯ-บอมเบย์	7
สแกนดิเนเวียน แอร์ไลน์	สตอกโฮล์ม-กรุงเทพฯ	3
ฮ่องกงเอ็กซ์เพรส	กรุงเทพฯ-ฮ่องกง	7
	เชียงใหม่-ฮ่องกง-กรุงเทพฯ	4
ฟินแอร์	เฮลซิงกิ-กรุงเทพฯ	14
โคเรียน แอร์ไลน์	อินชอน-เชียงใหม่	4

ในช่วงฤดูท่องเที่ยวประเทศไทยที่จะถึงนี้จนถึงกลางปีหน้า จะมีเที่ยวบินที่บินมาประเทศไทยเพิ่มขึ้นถึง 104 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากผู้ประกอบการสายการบินกว่า 20 ราย ซึ่งมากกว่าปกติที่มีจำนวนเที่ยวบินรวม 2,000 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากผู้ประกอบการ 98 สายการบิน

แม้ว่าภาพรวมสถานการณ์ธุรกิจการบินของไทยโดยภาพรวมจะเติบโตตามสถานการณ์การท่องเที่ยว แต่สถานการณ์การท่องเที่ยวในภาคใต้ โดยเฉพาะที่หาดใหญ่ในขณะนี้ กลับอยู่ในสภาวะตกต่ำโดยล่าสุด สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินต่างประเทศรายเดียวที่มีเที่ยวบินมายังสนามบินนานาชาติหาดใหญ่ โดยให้บริการเส้นทางหาดใหญ่-สิงคโปร์ จะหยุดให้บริการ ตั้งแต่วันที่ 27 ต.ค.เป็นต้นไป เนื่องจากไม่สามารถแบกรับภาระต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องได้ ซึ่งการยกเลิกเที่ยวบินของสิงคโปร์แอร์ไลน์ในครั้งนี้ ส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์การท่องเที่ยวภาพรวมของพื้นที่ภาคใต้ตอนล่าง โดยเฉพาะหาดใหญ่โดยตรง เพราะสิงคโปร์ ถือเป็นตลาดใหญ่อันดับสองรองจากมาเลเซียที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยว รวมทั้งส่งผลกระทบต่อภาพลักษณ์ของท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ซึ่งอาจถูกลดระดับเป็นเพียงท่าอากาศยานหาดใหญ่

อย่างไรก็ตาม ภาพลักษณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยโดยทั่วไปในสายตาของนักธุรกิจชาวต่างชาติ มร.โคลฟี ริชชาดสัน รองกรรมการผู้จัดการใหญ่อาวุโส ฝ่ายการจัดงานอากาศยานภูมิภาคเอเชียบริษัท ริด เอ็กซ์ฮิบิชั่น ผู้จัดงานเอเชียนแอโรสเปซ (Asian Aerospace 2007 International Expo and Congress) ซึ่งจะมีขึ้นระหว่างวันที่ 3-6 กันยายน 2550 ณ ศูนย์นิทรรศการแห่งใหม่ของฮ่องกงนั้น มองว่าประเทศไทยเป็นประเทศที่มีความเชี่ยวชาญทางการบินที่ดี ซึ่งจะเห็นได้จากการที่มีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นถึง 4 สายการบิน และการที่ประเทศไทยมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็จะช่วยให้ประเทศไทยสามารถเป็นศูนย์กลางทางการบินในภูมิภาคได้ ในขณะที่เครื่องบินส่วนตัวเองก็เริ่มมีแนวโน้มที่จะเติบโตขึ้น แต่ก็ยังใหม่สำหรับประเทศไทยและส่วนใหญ่ใช้ในระบบหน่วยงานราชการ

ประเทศไทยนั้นเป็นประเทศที่มีพื้นฐานที่ดีด้านการท่องเที่ยว การดึงดูดนักลงทุน ประกอบกับการมีท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งจะเป็นจุดเริ่มต้นที่ทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องต้องให้ความสำคัญมากกว่านอ่ย่างประเทศ

จีน รัฐบาลจีนจะให้ความสำคัญอย่างมากจนกลายเป็นอุตสาหกรรมที่สำคัญของประเทศไปแล้วและกลายเป็นฮับเอเชียไปแล้วด้วย

จะเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น แปรผันตามอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินจะเป็นไปในลักษณะการพัฒนาเพื่อสนับสนุนการท่องเที่ยว เมื่อเปรียบเทียบกับจีน จะเห็นว่า รัฐบาลจีนให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างมาก และสนับสนุนในทุก ๆ ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง จากการพัฒนาศักยภาพของอุตสาหกรรมการบินของจีนและการปรับตัวเพื่อฟื้นฟูเศรษฐกิจและประเทศนี้เอง ทำให้จีนเป็นหนึ่งในตลาดการบินที่ขยายตัวเร็วและใหญ่ที่สุดในโลก

มีการประมาณการว่า ในปีนี้ จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศจีนจะเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 16 เป็น 185 ล้านคน และจีนจะมีความต้องการเครื่องบินโดยสารจำนวนมากเพื่อใช้ในอุตสาหกรรมการบินพาณิชย์ และคาดว่าจะจะเป็นประเทศที่ซื้อเครื่องบินใหม่มากเป็นลำดับที่ 2 ของโลกภายใน 20 ปีข้างหน้า รองจากสหรัฐอเมริกา โดยจะมีจำนวนสนามบินในประเทศ เพิ่มจากปัจจุบัน 140 สนามบินเป็น 186 สนามบิน ในปี 2010 และเป็น 220 สนามบิน ในปี 2020

นอกจากจีนแล้ว ประเทศอินเดียก็จะเป็นอีกตลาดหนึ่งที่มีแนวโน้มการขยายตัวอย่างรวดเร็ว ในปัจจุบันนี้ อินเดียมีสายการบินทั้งหมด 14 สายการบิน จากเมื่อไม่กี่ปีก่อน ที่มีเพียงแค่ 4 สายการบิน โดยมีจำนวนผู้โดยสารสายการบินในประเทศในปีที่ผ่านมา มากถึง 25.2 ล้านคน ซึ่งคาดว่าจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 40 ในปีนี้ นอกจากนี้ ยังมีการคาดการณ์ว่า อินเดียจะมีความต้องการเครื่องบินใหม่กว่า 2,000 ลำ ในปี 2515 ซึ่งเพิ่มขึ้นจากความต้องการเพียง 210 ลำ เมื่อปี 2005

ทั้งจีนและอินเดียนั้น ต่างเป็นประเทศที่มีการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างรวดเร็ว ยังไม่รวมถึงประเทศในภูมิภาคตะวันออกเฉียงใต้ที่มีการพัฒนาด้านการบินอย่างต่อเนื่อง เช่น เวียดนาม มาเลเซีย และ สิงคโปร์ ดังนั้น ประเทศไทย จึงควรต้องให้ความสำคัญกับการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในทุกองค์ประกอบ เพื่อเพิ่มศักยภาพและสามารถแข่งขันกับประเทศต่างๆ ในภูมิภาค

## **ด้านธุรกิจสายการบิน**

### **สายการบินภายในประเทศ**

สายการบินภายในประเทศ ทั้ง สายการบินไทยและสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ต่างเตรียมปรับกลยุทธ์ด้านการปฏิบัติการบินและกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อเพิ่มศักยภาพการให้บริการของสายการบินและในการแข่งขัน โดยเฉพาะการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำที่กำลังเติบโตอย่างรวดเร็วในประเทศไทย

**บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** ได้วางกลยุทธ์การใช้ฝูงบิน A380 ซึ่งได้ทำสัญญาสั่งซื้อไว้ 6 ลำ และจะเริ่มทยอยส่งมอบในปี 2553 โดย บกท. จะใช้ฝูงบิน A380 นี้ เพื่อรายได้ในเส้นทางหลักๆ โดยกลยุทธ์ที่วางไว้สำหรับการใช้ฝูงบิน A380 มีรายละเอียด ดังนี้

1. การวางยุทธศาสตร์สร้างผลตอบแทนการลงทุนมากที่สุด จากการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างแอร์บัส A380 กับโบอิง B747-400 โดยอนาคตหลังปี 2553 การใช้เครื่องบินแอร์บัส A380 ซึ่งมี

ขนาดบรรทุก 520 ที่นั่ง/ลำ แทนเครื่องบินโบอิง B747-400 ที่มีขนาดบรรทุก 390 ที่นั่ง/ลำ จะทำให้จำนวนที่นั่งเพิ่มขึ้นประมาณเที่ยวละ 130 ที่นั่ง/ลำ และสามารถเพิ่มยอดขายได้กว่าปีละร้อยละ 10

2. การวางแผนนำ A380 มาใช้บินเส้นทางที่ทำกำไร ใน 2 จุดหมาย คือ

- 2.1 เที่ยวบินกลางคืน โดยจะบินข้ามทวีประหว่างกรุงเทพฯ-ยุโรป 3 เมืองใหญ่ ได้แก่ ลอนดอน (อังกฤษ) แฟรงก์เฟิร์ต (เยอรมนี) และปารีส (ฝรั่งเศส)
- 2.2 เที่ยวบินกลางวัน ในภูมิภาคเอเชีย 2 เมือง ได้แก่ เชียงไฮ้ (สาธารณรัฐประชาชนจีน) และโตเกียว (ญี่ปุ่น)

3. การวางแผนติดตั้งเก้าอี้ในห้องโดยสารเครื่องบิน 520 ที่นั่ง โดยแบ่งเป็น 4 ระดับ คือ ชั้นหนึ่ง (first class) ชั้นธุรกิจ (business class) ชั้นประหยัดพิเศษ (premium economy class) และชั้นประหยัด (economy class) ซึ่งรายได้จากการขายตั๋วที่นั่งชั้นพรีเมียม ถือเป็นทางเลือกใหม่ของผู้โดยสารการบินไทย และเป็นราคาใหม่สูงกว่าชั้นประหยัด สนับสนุนรายได้เพิ่มอัตโนมัติ

อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ซึ่งเป็นสายการบินคู่แข่งที่จะได้นำเครื่องบิน A380 มาให้บริการผู้โดยสารก่อนสายการบินไทย ตั้งแต่ตุลาคม 2550 ในขณะที่การบินไทยจะต้องรอในปี 2553 นั้น บกท. มองว่า ไม่มีความได้เปรียบเสียเปรียบระหว่างกัน เนื่องจากทั้ง 2 สายการบินมีจุดขายต่างกัน และยุทธศาสตร์การสร้างเครือข่ายจุดบินเข้ายุโรปก็แตกต่างกัน

สำหรับ **สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** นั้น ก็มีการปรับแผนธุรกิจหลังจากที่ผลกำไรในปี 2550 มีแนวโน้ม ไม่เกิน 200 ล้านบาท ซึ่งไม่เป็นไปตามเป้าที่ตั้งไว้ และคิดเป็นเพียงร้อยละ 2 จากเดิมที่ตั้งเป้าหมายที่ร้อยละ 10 (ประมาณ 1,400 ล้านบาท) ส่วนยอดรายได้หมุนเวียนตลอดปี เฉลี่ยประมาณ 14,000 ล้านบาท ซึ่งมาจาก 3 ส่วนคือ

1. การขายตั๋วโดยสารและขนส่งสินค้าทั้งในและต่างประเทศ (passenger & cargo service)
2. การทำเที่ยวบินเช่าเหมาลำ (charter flight)
3. การลงทุนบริการในสุวรรณภูมิใน 3 ธุรกิจ คือ
  - 3.1 บริการคลังสินค้าและการขนส่งทางอากาศ
  - 3.2 บริการขนส่งสัมภาระภาคพื้น
  - 3.3 บริการครัวการบินผลิตอาหารขายสายการบินนานาชาติ

ส่วนกลยุทธ์คู่ขนานที่จะดำเนินการพร้อมกัน ประกอบด้วย 2 กลยุทธ์ ได้แก่

1. แผนจัดหาฝูงบินใหม่ 22 ลำ ซึ่งประกอบด้วย
  - 1.1 แอร์บัส A350-800 จำนวน 8 ลำ เข้ามาให้บริการลำแรกปี 2552
  - 1.2 แอร์บัส A330-200 จำนวน 6 ลำ ซึ่งเป็นเครื่องบินที่บางกอกแอร์เวย์สจะเข้ามาให้บริการ

ไปก่อน ในระหว่างรอเครื่องรุ่น A350-800

ทั้งนี้ เนื่องจากสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จะใช้สนามบินสมุยเป็นฮับการบินของสายการบิน นอกจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะเพิ่มจุดเที่ยวบินตรงจากต่างประเทศ คือ ฮองกง สิงคโปร์ และ เชียงไฮ้ เข้าสู่สมุย ภายในปี 2553 ซึ่งต้องมีการเพิ่มเครื่องบินที่มีพิสัยการบินยาวขึ้น คือ เครื่องบินแอร์บัส 330 จำนวน 6 เครื่อง เข้ามาบริการระหว่างปี 2552-2554 ก่อนจะมีการส่งมอบเครื่องบิน แอร์บัส 350 ซึ่งได้ ลงนามในเอ็มโอยูกับแอร์บัสไว้เป็นที่เรียบร้อยแล้ว

1.3 แอร์บัส A319 จำนวน 8 ลำ ในช่วงเดียวกันนี้ ก็จะทยอยนำเข้าฝูงบินแอร์บัส A319 นี้ สำหรับขนส่งสินค้าและผู้โดยสารในสนามบินเกาะสมุย ทดแทน โบอิง B717

2. การเพิ่มจุดบินใหม่ ซึ่งเป็นเป้าหมายหลักที่จะต้องทำให้ประสบความสำเร็จอย่างรวดเร็ว คือ

2.1 การเพิ่มจุดบินในระยะเร่งด่วน เส้นทางบินครอบคลุมกลุ่มอนุภูมิภาคลุ่มน้ำโขง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย ลาว กัมพูชา เวียดนาม และ พม่า โดยสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จะเลือกบินไปยังเมืองสำคัญใน 3 ภาค คือ เหนือ กลาง และใต้ ของแต่ละประเทศ ให้สามารถเป็นสายการบินแรกของโลกที่เชื่อมจุดบินย่อยเข้าถึงทุกเมือง (feeder) พร้อมกับการผลักดันให้เกิดแม่โขงวิซ่า เพื่อชิงความเป็นผู้นำการบิน และท่องเที่ยว ก่อนเวียดนามจะแย่งไป โดยจะต้องดำเนินการอย่างเร่งด่วน คือ ภายในปี 2551 จะเพิ่มจุดบินเมืองต่างๆ ให้ครบ ได้แก่

- พม่า เพิ่มจุดบิน จากกรุงเทพฯ ไปยังเมืองมะริด ปัจจุบันทำการบินมณฑลทะเลและร่างกุ้ง
- เวียดนาม เพิ่มจุดบินไปยังดานัง ปัจจุบันทำการบินฮานอยและโฮจิมินห์
- กัมพูชา เพิ่มจุดบินไปยังสีหนุวิลล์ ปัจจุบันทำการบินพนมเปญ และนครวัด (เสียมราฐ)
- จีนตอนใต้ เพิ่มจุดบินไปยังกวางตุ้ง หรือ กวางเจา

สำหรับแนวความคิดการสร้างเครือข่ายการบินในภูมิภาคอินโดจีนให้เข้มแข็ง จะเป็นสายการบินผู้รับช่วงต่อส่งผู้โดยสาร หรือฟีดเดอร์ (Feeder) จากสายการบินต่างประเทศที่บินระยะไกล (Long haul) โดยเฉพาะตลาดยุโรป ซึ่งเป็นจุดบินที่สายการบินขนาดใหญ่ไม่สามารถทำการบินได้ ซึ่งวิธีการดังกล่าว จะทำให้สายการบินขนาดใหญ่ ต้องขยายตัวเครื่องบินให้บางกอกแอร์เวย์ส เพื่อส่งนักท่องเที่ยวต่อไปยังเมืองสำคัญในภูมิภาค ทั้งนี้ แนวความคิดนี้ จะสำเร็จได้ ต้องได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาล โดยเฉพาะกระทรวงการต่างประเทศ และกระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา ในเรื่องนโยบายหนึ่งวิซ่าในภูมิภาคลุ่มแม่น้ำโขง หรือ Mekong Single Visa เพื่ออำนวยความสะดวกแก่บรรดานักท่องเที่ยวและผู้โดยสาร โดยใช้ไทยเป็นประตูการเดินทาง

2.2 การขยายเส้นทางบินในระยะกลาง คือ ตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นไป สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จะเปิดเส้นทางบินใหม่ ได้แก่

- กรุงเทพฯ - ดูไบ (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์) 1 เที่ยวบิน/วัน
- สมุย - เชียงใหม่

อย่างไรก็ตาม การแข่งขันของธุรกิจการบินในประเทศไทยขณะนี้ นับวันจะเริ่มทวีความรุนแรงมากขึ้น โดยเฉพาะการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทย จึงเป็นปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจการบิน และทำให้สายการบินทั่วไป ทั้ง สายการบินไทย และสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเดิมมองว่าผู้บริโภคเป้าหมายและตลาดของสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำนั้น แตกต่างกัน แต่ปัจจุบันกลับหาเป็นเช่นนั้นไม่ สายการบินทั่วไปได้รับผลกระทบจากการขยายตัวและกลยุทธ์การตลาด กลยุทธ์ทั้งด้านราคา การบริการและการจัดโปรโมชั่นต่างๆ ที่สายการบินต้นทุนต่ำนำมาใช้ จนทำให้ต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อให้สามารถแข่งขันได้ในตลาด ในช่วงเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา มีความก้าวหน้าของ สายการบินต้นทุนต่ำ สรุปลงได้ดังนี้

**สายการบินไทยแอร์เอเชีย** หนึ่งในสายการบินราคาประหยัด ที่ให้บริการเส้นทางทั้งในและต่างประเทศ ให้บริการด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 737-300 ขนาด 148 ที่นั่ง ปัจจุบันมีเครื่องบิน 13 ลำ ให้บริการในประเทศ 12 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ เชียงใหม่ เชียงราย อุบลราชธานี อุดรธานี หาดใหญ่ ภูเก็ต นราธิวาส กระบี่ สุราษฎร์ธานี ขอนแก่น และนครศรีธรรมราช และอีก 9 เส้นทางในต่างประเทศ คือ สิงคโปร์ มาเก๊า เชียงใหม่ ปีนัง กัวลาลัมเปอร์ ฮานอย พนมเปญ ลังกาวี และเซินเจิ้น

สายการบินไทยแอร์เอเชีย ยังคงมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ทั้งการเปิดเส้นทางบินใหม่ การพัฒนาฝูงบิน และการพัฒนากลยุทธ์การตลาด

**1. การเปิดเส้นทางบินใหม่** ไทยแอร์เอเชียมีการเปิดเส้นทางบินใหม่ๆ อย่างต่อเนื่อง ทั้งเส้นทางในประเทศและเส้นทางต่างประเทศ โดยล่าสุดได้เปิดเส้นทางบิน 2 เส้นทาง คือ

1.1 เส้นทางบินกรุงเทพฯ - ขอนแก่น วันละ 1 เที่ยวบิน หลังหยุดบินไปเมื่อ 3 ปีก่อน เนื่องจากการขาดทุนแต่กลับมาบินใหม่ เนื่องจากศักยภาพและการเจริญเติบโตทางเศรษฐกิจของจังหวัดขอนแก่นและคนรู้จักสายการบินต้นทุนต่ำกันมากขึ้น โดยตั้งเป้าว่าจะมีอัตราที่นั่งเฉลี่ยร้อยละ 80 ต่อเที่ยวบิน

1.2 เส้นทางกรุงเทพฯ - นครศรีธรรมราช

**2. การพัฒนาศักยภาพของฝูงบิน** ในขณะที่สายการบินไทยแอร์เอเชียกำลังรอรับเครื่องบินแอร์บัส รุ่น A320 ที่จะนำเข้ามาให้บริการผู้โดยสาร ตั้งแต่เดือนตุลาคมปี 2550 เป็นต้นไป ซึ่งสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 เป็นจำนวนทั้งสิ้น 40 ลำ และคาดว่าจะสามารถนำมาให้บริการผู้โดยสารอย่างเต็มรูปแบบได้ ภายในปี 2556

**3. กลยุทธ์การตลาด** สายการบินแอร์เอเชีย ได้วางกลยุทธ์ส่งเสริมการตลาด โดยใช้กลยุทธ์ด้านราคา ในการจัดโปรโมชั่นบัตรโดยสารเครื่องบินราคาพิเศษ ซึ่งสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินกลยุทธ์นี้มาอย่างต่อเนื่อง และเป็นกลยุทธ์ที่ได้ประสบความสำเร็จอย่างมาก

สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้ให้บริการผู้โดยสารทั้งหมดมากกว่า 6 ล้านคน และคาดว่าจะในปี 2550 จะมีผู้โดยสารรวมประมาณ 4.2 ล้านคน ขณะเดียวกันในปี 2551-2552 บริษัทจะขยายตลาดการบินไปยังประเทศจีน เพิ่มอีก 4-5 เมือง โดยใช้สนามบินสุวรรณภูมิเพียงสนามบินเดียว ล่าสุดนั้น สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้รับการคัดเลือกจาก "สกายเทร็ค" หน่วยงานนานาชาติผู้วิจัยอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการบิน ให้เป็น "สายการบินราคาประหยัดยอดเยี่ยมแห่งเอเชีย (Asia's Best Low Cost Airline) ประจำปี พ.ศ. 2550"

**สายการบินวันทูโก** สายการบินต้นทุนต่ำอีกแห่งของไทย ที่มีแนวโน้มการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

**1. การเปิดเส้นทางบินใหม่** วันทูโกมีแผนที่จะขยายเส้นทางการบินเพิ่มขึ้นทั้งในและต่างประเทศ ซึ่งคาดว่าจะทำให้ สัดส่วนรายได้ของ วันทูโก จากเที่ยวบินในประเทศ และ ระหว่างประเทศ อยู่ที่ 50 ต่อ 50 จากปัจจุบันรายได้บริษัทจะมาจากเที่ยวบินในประเทศเป็นหลัก ถึงร้อยละ 70 และเที่ยวบินระหว่างประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 30

ส่วนการเปิดเส้นทางบินใหม่ของวันทูโกนั้น ประกอบด้วย 4 เส้นทาง ได้แก่

1.1 เส้นทางบิน กรุงเทพฯ-ระนอง ซึ่งเดิมภูเก็ตแอร์ เปิดให้บริการอยู่ แต่ขณะนี้ยกเลิกบินไปแล้ว

1.2 เส้นทางบินกรุงเทพฯ-ขอนแก่น ซึ่งเดิมเคยเปิดบินมาแล้ว แต่ปิดไประยะหนึ่งเนื่องจากเครื่องบินโดยสารไม่เพียงพอ และการรับรู้ของกลุ่มเป้าหมายผู้ใช้บริการหลัก อาทิ นักธุรกิจ ข้าราชการ สถาบันการศึกษายังไม่ทั่วถึง ภายในเดือนสิงหาคม 2550 นี้

1.3 เส้นทางบินกรุงเทพฯ-ตรัง โดยเครื่องบิน MD 82 แบบ 172 ที่นั่ง เพื่อรองรับนักท่องเที่ยวในฤดูท่องเที่ยวที่กำลังจะมาถึงแล้ว

1.4 การย้ายเที่ยวบินเส้นทางหลักที่มีนักท่องเที่ยวชาวต่างชาตินิยมใช้บริการใน 3 เส้นทาง ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต และหาดใหญ่ จำนวน 10 เที่ยวบิน ไปเปิดให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิเช่นกัน เพื่อให้สอดคล้องกับแผนขยายเส้นทางบินไปยังต่างประเทศ เพื่อเป็นการเพิ่มทางเลือกให้กับผู้โดยสาร ใน 3 เส้นทางบินดังกล่าว โดยตั้งแต่วันที่ 15 กันยายน 2550 เป็นต้นไป

**2. การพัฒนาฝูงบิน** วันทูโกมีแผนการพัฒนาฝูงบิน ซึ่งจะเริ่มจากการลงทุนเช่าเครื่องบินโดยสารเพิ่มเป็น 22 ลำใน ปี 2551 จากปัจจุบันที่มีอยู่ 8 ลำ ในราคาเช่าซื้อ 20 ล้านบาทต่อลำ เป็นระยะเวลา 5 ปี ซึ่งจะรับมอบเครื่องบิน 4 ลำในช่วงปลายปีนี้ อีก 10 ลำ จะทยอยรับเรื่อยๆ และเมื่อรับมอบเครื่องบินโดยสารครบ 22 ลำในปี 2551

**3. การพัฒนากลยุทธ์ทางธุรกิจ** ในมุ่งเน้นการพัฒนาช่องทางจัดจำหน่ายบัตรโดยสาร ดังนี้

3.1 การจองตั๋วผ่านเคาน์เตอร์เซอร์วิสหรือผ่านทางอินเทอร์เน็ต

3.2 การซื้อตั๋วด้วยระบบ e-pay ถือเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายผ่านทางระบบอิเล็กทรอนิกส์

ส่วน **สายการบินนกแอร์** นั้น มีแผนการเปิดเส้นทางบินใหม่ภายในประเทศเพิ่มขึ้นเพื่อให้ครอบคลุมทั้งประเทศ โดยในเดือนตุลาคม 2550 ใน 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางบิน กรุงเทพฯ - อุบลราชธานี

2. เส้นทางบิน กรุงเทพฯ - เชียงราย ทุกวันๆ ละ 3 เที่ยวบิน

นอกจากนี้ นกแอร์ยังเตรียมจัดหาเครื่องบินให้เพียงพอ โดยเตรียมนำเครื่องบินเข้ามาอีก 4 ลำ ซึ่งลำแรกจะมาถึงในเดือนกันยายนนี้

ไม่เพียงแต่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำภายในประเทศเท่านั้น ที่มีการเติบโตและขยายตัวอย่างรวดเร็ว และต่อเนื่อง แต่ครอบคลุมไปถึงสายการบินต้นทุนในภูมิภาคเอเชียด้วย ซึ่งหลายๆ ประเทศมีความพยายามที่จะพัฒนาธุรกิจนี้ ซึ่งในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา มีความก้าวหน้าของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค ดังนี้

**สายการบินโคเรียนแอร์** มีแผนการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำสายใหม่ ซึ่งขณะนี้ กำลังอยู่ระหว่างการดำเนินการ โดยจัดตั้งให้แล้วเสร็จภายใน 3 ปีนี้ ซึ่งตามแผนการบินใหม่นี้ จะทำการบินเที่ยวบินในประเทศเกาหลี และเส้นทางบินระหว่างประเทศในเส้นทางระยะสั้นและระยะกลาง ด้วยเครื่องบินโบอิง 737

**สายการบินแอร์เอเชีย** เตรียมแผนการสั่งซื้อเครื่องบิน A320 เพิ่ม 25 ลำ รองรับแผนเพิ่มเที่ยวบินในเอเชีย นอกจากนี้ แอร์เอเชีย ยังเตรียมเปิดเที่ยวบินใหม่ ในเส้นทางจากกรุงเทพฯ กัวลาลัมเปอร์ และโกตา คินาบาลู ไปยัง ฮองกง ในช่วงเดือนธ.ค. และ ม.ค.

ความก้าวหน้าล่าสุดของสายการบินแอร์เอเชียนั้น ได้มีการร่วมลงทุนกับ **เวอร์จิน กรุ๊ป** ใน **สายการบินแอร์เอเชีย เอ็กซ์** สายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการเที่ยวบินระยะไกล เพื่อพัฒนาแอร์เอเชียเอ็กซ์ และสร้างเครือข่ายเที่ยวบินระยะไกลให้ครอบคลุมทั่วภูมิภาคเอเชีย ,ยุโรป และตะวันออกกลาง โดยเวอร์จิน กรุ๊ป ได้ซื้อหุ้นในแอร์เอเชีย เอ็กซ์ จำนวนร้อยละ 20

แอร์เอเชีย เอ็กซ์ จะให้บริการบินระยะไกลในเส้นทางที่บินจากกัวลาลัมเปอร์ ไปยังจุดหมายที่ไกลเกินกว่า 4 ชั่วโมงบิน และใช้มาเลเซียเป็นศูนย์กลางสำหรับสายการบินโลว์คอสต์ และเสริมบริการให้กับแอร์เอเชีย ซึ่งถือหุ้นใน แอร์เอเชีย เอ็กซ์ ร้อยละ 20 เส้นทางบินแรกที่จะทำการบิน คือ กัวลาลัมเปอร์-โกลด์โคสต์ (ออสเตรเลีย) ประมาณเดือนกันยายน-ตุลาคมนี้ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยจะใช้เครื่องบิน A330-300 จำนวน 1 ลำ ที่เช่ามา และจะขยายเส้นทางบินไปยังปลายทางอื่นๆ ได้แก่ ลอนดอน แมนเชสเตอร์ และเบอร์มิงแฮมในอังกฤษ, หางโจวในจีน รวมทั้งอินเดีย ญี่ปุ่น เกาหลีใต้ และตะวันออกกลาง ซึ่งได้สั่งซื้อ

เครื่องบิน A330-300 รองรับไว้แล้ว 15 ลำ และ สั่งจองไว้อีก 10 ลำ โดย A330-300 ลำแรกจะรับมอบช่วงปลายปี 2551 ส่วนที่เหลือจะทยอยรับมอบภายใน 3-4 ปี

แม้ขณะนี้แอร์เอเชีย เอ็กซ์ จะมีเครื่องบินที่เช่ามาให้บริการเพียง 1 ลำ สำหรับทำการบินเส้นทาง กัวลาลัมเปอร์ – ลอนดอน แต่ก็สามารถใช้เครื่องบิน A320 ของแอร์เอเชีย มาสนับสนุนได้ รวมถึงนักบินและลูกเรือเช่นกัน เนื่องจากใช้เครื่องบินแอร์บัสเหมือนกัน

สายการบินแอร์เอเชียเอ็กซ์นั้น ก่อตั้งขึ้นเมื่อ 5 ปีก่อน โดยมีเป้าหมายการก่อตั้งเพื่อให้เป็นสายการบิน ASEAN Brand และในอีก 5 ปี ตั้งเป้าหมายการขนส่งผู้โดยสาร จำนวน 80 ล้านคนและฝูงบิน 60 ลำ โดยจะมุ่งส่งเสริมให้มาเลเซียเป็นฮับสายการบินโลว์คอสต์ในอาเซียน ซึ่งล่าสุด รัฐบาลมาเลเซียก็ได้อนุมัติงบประมาณสร้างโลว์คอสต์ เทอร์มินัลขึ้นอีกแห่งที่สนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ เพื่อรองรับผู้โดยสารของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่นี้จะรองรับผู้โดยสารได้ 30 ล้านคนต่อปี คาดว่าจะเปิดให้บริการในปี 2010 โดยจะตั้งอยู่ติดกับอาคารหลัก เพื่อมาแทนที่โลว์คอสต์ เทอร์มินัล เดิม ที่เพิ่งเปิดทำการเมื่อปีที่แล้วรองรับผู้โดยสารได้ 10 ล้านคน และได้รองรับผู้โดยสารไปแล้วราว 4.6 ล้านคนในปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ ล่าสุดนั้น สายการบินแอร์เอเชีย ยังได้มีแผนการที่จะเข้าไปลงทุนในธุรกิจการบินของประเทศเวียดนาม โดยจะร่วมกับชิปปิงดิง อินดัสทรี กรุ๊ป (วีนาชิน) บริษัทต่อเรือรัฐบาลเวียดนาม จัดตั้งสายการบินใหม่ ในเครือแอร์เอเชียในเวียดนาม โดยจะใช้ชื่อว่า “**วีนา แอร์เอเชีย**” ซึ่งอยู่ในรูปแบบเดียวกับที่เปิดบริการสายการบินไทยแอร์เอเชียในไทย โดยจะให้บริการภายในภูมิภาค และเป็นแผนงานภายใต้แผนขยายธุรกิจภูมิภาคเอเชีย ทั้งนี้ แอร์เอเชียจะถือหุ้นร้อยละ 30 ส่วนที่เหลือเป็นของบริษัทเวียดนาม โดยในเบื้องต้นจะมีเครื่องบิน 9 ลำ คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายใน 2 ปีหน้า

ส่วน **ไทเกอร์ แอร์เวย์ส** สายการบินต้นทุนต่ำที่สิงคโปร์ แอร์ไลน์ ถือหุ้นอยู่ 49% ก็ได้เปิดเส้นทางบินใหม่จากสิงคโปร์ ไปยังกรุงบันดาร์ เสรี เบกาวัน ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางนอกสิงคโปร์แห่งที่ 21 ของสายการบิน

การเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของภูมิภาคนี้ จะยังคงมีแนวโน้มเติบโตต่อเนื่อง โดย คาปาได้คาดการณ์ว่า การขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคนี้ ทั้งการแข่งขันในตลาดการบินระยะใกล้และระยะไกล จะช่วยผลักดันให้สายการบินต้นทุนต่ำครองส่วนแบ่งตลาดในอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคนี้ราว ร้อยละ 25 ภายใน 3 ปี ซึ่งเพิ่มจากปัจจุบันถึง 2 เท่า เนื่องจากยอดการสั่งซื้อเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคนี้ ที่จะเพิ่มขึ้นจากประมาณ 300 ลำ มีจำนวนที่นั่งโดยสาร 45,000 ที่นั่ง เป็น 870 ลำ พร้อม ที่นั่งโดยสารรวมกว่า 170,000 ที่นั่งภายในปี 2555

**สายการบินดราگونแอร์** สายการบินลูกของสายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก จะเปิดเส้นทางบินใหม่ ใน 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทางฮ่องกง-เสียมเรียบ จำนวน 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ภายในเดือนพฤศจิกายนนี้ เพื่อเจาะกลุ่มนักท่องเที่ยวเป็นหลัก
2. เส้นทางฮ่องกง-ย่างกุ้ง ประมาณต้นปีหน้า

**สายการบินแอร์ฟูกาม หรือ แอร์บากาน** เป็นสายการบินของเอกชนแห่งแรกของประเทศ และเป็นสายการบินอันดับ 3 ของพม่า ถัดจากแอร์มณฑลเลย์ กับ ย่างกุ้งแอร์เวย์ส เริ่มทำการบินให้บริการเมื่อเดือน พ.ย. 2547 ล่าสุดนั้น กำลังจะเปิดเส้นทางย่างกุ้ง-สิงคโปร์ เป็นปลายทางแห่งที่ 2 และจะเริ่มทำการบินในเดือน ก.ย. นี้ หลังจาก เปิดบินตรงมายังกรุงเทพฯ เมื่อเดือน พ.ค. ที่ผ่านมา โดยใช้เครื่องบินแอร์บัส A310-200 ขนาด 228 ที่นั่ง และมีแผนที่จะเปิดบินไปเมืองคุนหมิงของจีน รวมทั้งเมืองเสียมราฐของกัมพูชา เมืองอินชอน (Incheon) ของเกาหลี เมืองเจนีวา ในอินเดียและเมืองดักกา บังกลาเทศอีกด้วย นอกจากนี้ ในปัจจุบันแอร์บากานเปิดบินจากย่างกุ้งไปยัง 17 ปลายทางในพม่า โดยใช้เครื่องบิน Fokker F-100 จำนวน 2 ลำ เครื่อง ATR-72 ทำในฝรั่งเศสอีก 2 ลำ เครื่อง ATR-42 อีก 3 ลำ กับแอร์บัส A310 ที่ซื้อต่อจากสายการบินของจีน จำนวน 2 ลำเมื่อปีที่แล้ว รวมเป็นทั้งหมดจำนวน 9 ลำ

ตามตัวเลขสถิติที่เป็นทางการจนถึงปัจจุบันมีสายการบินต่างประเทศบินเข้าพม่าเพิ่มขึ้นเป็น 16 สาย รวมทั้งการบินไทย อินเดียแอร์ไลน์ส กาทาร์แอร์เวย์ส ซิลค์แอร์ แอร์ไชน่า ไชน่าเซาท์เทอร์น-แอร์ไลน์ส มาเลเซียแอร์ไลน์ส บางกอกแอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์เอเชีย และ ไทยแอร์เอเชีย ด้วย ส่วนสายการบินที่คาดว่าจะบินเข้าพม่าในเร็วๆ นี้ได้แก่ เวียดนามแอร์ไลน์ส เอมิเรตส์ของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ และ พیمانแอร์ของบังกลาเทศ

## **ด้านท่าอากาศยาน**

นโยบายในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ยังคงไม่มีข้อสรุปที่ชัดเจน ซึ่งกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ อย่างไรก็ตาม ล่าสุดนั้นสายการบินไทย ได้แสดงความไม่เห็นด้วยกับแนวความคิด ที่ ทอท. ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับบริการเที่ยวบินระหว่างประเทศ เนื่องจาก จะทำให้สายการบินที่ให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศมีปัญหาด้านการตลาดและการบริหารจัดการโดยเฉพาะการหมุนเวียนการใช้เครื่องบิน นอกจากนี้จะทำให้ค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานเพิ่มขึ้นด้วย นอกจากนี้ ผู้โดยสารยังไม่ได้รับความสะดวกในการเดินทาง และส่งผลกระทบต่อเกิดปัญหาในเรื่องการต่อเที่ยวบินเนื่องจากปัจจุบันการเดินทางระหว่างสองท่าอากาศยานยังไม่สะดวก โดยหาก ทอท.ต้องการเปิดใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับเที่ยวบินระหว่างประเทศจำเป็นต้องรอให้ระบบการขนส่งระหว่างสองท่าอากาศยานเชื่อมโยงสมบูรณ์ก่อน

ส่วนปัญหาล่าสุดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ทอท. ได้ปิดพื้นที่บริเวณห้วงทางวิ่ง ฝั่งตะวันออก 19L-01R ด้านทิศเหนือของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ความยาวประมาณ 500 ม. และพื้นที่บริเวณทางขับ B1-B2 ตั้งแต่วันที่ 15 สิงหาคม เป็นเวลา 50 วัน เพื่อซ่อมแซมพื้นผิวที่ชำรุด แต่ก็ยังคงสามารถให้เครื่องบินสามารถใช้ทางวิ่งฝั่งตะวันออกบินขึ้นได้ตามปกติ อย่างไรก็ตาม หากเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ อาทิ เครื่องบินโบอิง 747-400 ที่ต้องบินระยะไกลและต้องบรรทุกน้ำหนักมากนั้น เพื่อความปลอดภัย ทอท. ได้จัดให้ขึ้น-ลงที่ทางวิ่งฝั่งตะวันตกแทน ซึ่งว่าการให้บริการแก่สายการบินและผู้โดยสารยังเป็นไปตามปกติ

สำหรับ ท่าอากาศยานภูมิภาค ของ ทอท. นั้น ทอท. มีแผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาค เพื่อเพิ่มรายได้ของ ทอท. ซึ่งให้ท่าอากาศยานภูมิภาคจัดโซนนิ่งร้านค้าภายในท่าอากาศยานใหม่ โดยแบ่งพื้นที่ด้านการบินและพื้นที่เพื่อพัฒนาเชิงพาณิชย์ แผนพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคนี้ เป็นการปรับเปลี่ยนท่าอากาศยานให้บริการในรูปแบบของธุรกิจ โดยการกำหนดสัดส่วนของการเพิ่มพื้นที่รองรับจำนวนผู้โดยสารและร้านค้าเป็น 100 ต่อ 30 เพื่อให้เหมาะสมกับความต้องการ และเป็นการเพิ่มรายได้ให้กับท่าอากาศยาน แม้การ



เพิ่มขึ้นของพื้นที่ร้านค้าจะทำให้ทอท. มีต้นทุนการลงทุนเพิ่มขึ้นร้อยละ 30 แต่ต้นทุนดังกล่าวก็สามารถคืนทุนได้ในระยะเวลาเพียง 6 เดือนของการเปิดบริการ

นอกจากแผนพัฒนาธุรกิจโดยการจัดโซนนิ่งร้านค้าของสนามบินภูมิภาคแล้ว ทอท. ยังมีนโยบายที่จะลดค่าธรรมเนียมขึ้นลงของอากาศยาน เพื่อดึงดูดให้สายการบินเข้ามาทำการบินเพิ่ม

ความเป็นไปได้ในการสร้าง **ท่าอากาศยานสมุยแห่งที่ 2** นั้น รายงานผลการศึกษาเบื้องต้นถึงผลกระทบการก่อสร้างโครงการสนามบินสมุยแห่งที่ 2 ซึ่ง ขอ. ได้ว่าจ้างให้มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ ดำเนินการศึกษานั้น พบว่า หากจะมีการก่อสร้างสนามบินสมุยแห่งที่ 2 ขึ้นจริงก็สามารถดำเนินการได้ เพราะจะได้รับผลตอบแทนแบบคุ้มทุน โดยใช้เวลา 3 หลักใหญ่ในการพิจารณา คือ หลักเศรษฐกิจ หลักวิศวกรรม และหลัก- สิ่งแวดล้อม ซึ่ง มก. เห็นว่ามีความคุ้มค่าต่อการลงทุน กล่าวคือ ตามหลักเศรษฐกิจ คือ หากการก่อสร้างแล้วสามารถคุ้มค่าของการลงทุน หลักวิศวกรรม คือ สามารถดำเนินการก่อสร้างได้ และหลัก สิ่งแวดล้อม คือ มีผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อมน้อย แต่กระทรวงคมนาคมก็ได้มอบหมายให้ ขอ. ทำการศึกษาเพิ่มเติม โดยเฉพาะในประเด็นผลกระทบสิ่งแวดล้อมที่จะต้องจัดทำให้มีรายละเอียดที่ชัดเจนให้มากขึ้น และต้องทำผลประชาพิจารณ์กับประชาชนที่อาศัยอยู่บริเวณดังกล่าวด้วยว่ามีผลกระทบหรือไม่ ซึ่งเป็นนโยบายของรัฐบาลที่ป้องกันผลกระทบการก่อสร้างโครงการที่จะกระทบประชาชน ขณะนี้อยู่ระหว่างการดำเนินการ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในเดือน ต.ค. นี้ และจะนำเสนอกระทรวงคมนาคมพิจารณาอีกครั้ง

ในขณะที่ท่าอากาศยานของไทยยังคงมีปัญหาอย่างต่อเนื่อง และยังไม่สามารถหาข้อยุติกับปัญหาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมืองได้นั้น **ท่าอากาศยานนานาชาติเตนเซินญีต** ในนครโฮจิมินห์ ประเทศเวียดนามที่ได้รับการปรับปรุงและขยายใหม่ ก็แล้วเสร็จและเตรียมเปิดให้บริการในเดือนกันยายนนี้ หลังจากที่ได้ทำการก่อสร้างมาเป็นเวลา 3 ปี

ท่าอากาศยานนครโฮจิมินห์แห่งนี้ จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 8-10 ล้านคน และการก่อสร้างเพิ่มเติมเฟสที่ 2 ที่คาดว่าจะแล้วเสร็จในปี 2553 จะทำให้มีพื้นที่กว้างขวางยิ่งขึ้น สามารถรองรับผู้โดยสารได้เพิ่มเป็นปีละ 15 ล้านคน ซึ่งจะช่วยลดความแออัดการจราจรทางอากาศและรองรับการเป็นศูนย์กลางทางเศรษฐกิจของประเทศ

สำหรับในขั้นทดลอง สายการบินต่างประเทศจำนวน 5 แห่งได้เริ่มไปใช้บริการลานจอดและอาคารผู้โดยสารแห่งใหม่นี้ก่อน ซึ่งได้แก่ แมนดารินแอร์ไลน์ส ไทเกอร์แอร์เวย์ส เสิ่นเจิ้นแอร์ไลน์ส รอยัล-บรูไนแอร์ไลน์ส และ ยูนิแอร์ การทดลองจะใช้เวลาประมาณ 1 สัปดาห์ หากได้ผลเป็นที่น่าพอใจ สายการบินต่างชาติกับสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ รวมเกือบ 40 แห่ง จึงจะไปใช้บริการอย่างถาวร ซึ่งคาดว่าจะเริ่มได้หลังวันที่ 2 ก.ย. วันชาติของเวียดนาม เมื่อถึงเวลานั้น อาคารเก่าของท่าอากาศยานเตนเซินญีต จะใช้สำหรับสายการบินในประเทศ

ในขณะเดียวกัน เวียดนามกำลังอยู่ระหว่างเตรียมการก่อสร้างท่าอากาศยานขนาดใหญ่ที่ อ. ลองแทง (Long Thanh) จ. ต่งนาย (Dong Nai) ห่างจากนครโฮจิมินห์ไปทางตะวันออกเฉียงเหนือ 40 กิโลเมตร โดยมีกำหนดเปิดใช้ในอีก 8 ปีข้างหน้า ซึ่งท่าอากาศยานแห่งใหม่ จะได้รับการพัฒนาให้เป็นศูนย์กลางการบินระดับภูมิภาคอีกแห่งหนึ่งเช่นเดียวกับ ท่าอากาศยานชางงีในสิงคโปร์ และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของไทย

## **ด้านอื่น ๆ**

เครื่องบินฝึกบินของ บริษัท บางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ จำกัด ได้หายสาบสูญจากจอร์เจีย บริเวณ อุทยานแห่งชาติเขาใหญ่เขตรอยต่อ ต.นาหินลาด อ.ปากพลี จ.นครนายก กับ ต.กลางดง อ.ปากช่อง จ.นครราชสีมา ในเบื้องต้นเจ้าหน้าที่พบว่าจุดเกิดเหตุเป็นเทือกเขาสูงสลับกับป่าไม้เขียวชอุ่ม มีอ่างเก็บน้ำขนาดใหญ่ขวางกั้นและมีฝนตกลงมาอย่างหนักไม่ขาดสาย ทำให้สภาพอากาศปิด เจ้าหน้าที่ไม่สามารถเข้าไปค้นหาหรือช่วยเหลือได้สะดวก ต้องใช้วิธีเดินเท้าบุพรมเข้าไปในป่าลึก แต่ก็ยังไม่พบผู้รอดชีวิตหรือซากเครื่องบินตลอดจนเบาะแสต่าง ๆ ต้องรอจนกว่าอากาศเปิดจึงระดมค้นหาอย่างละเอียดอีกครั้ง สาเหตุในเบื้องต้น คาดว่ามาจากสภาพอากาศที่แปรปรวนรุนแรงและมีฝนตกตลอดเวลา

สำหรับในช่วงเดือนสิงหาคมนี้ ประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณานำมาศึกษา คือ เหตุการณ์ เครื่องบินฝึกของ บริษัท บางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ จำกัด ที่ได้สูญหายไประหว่างการฝึกบินของศิษย์การบิน นั้น ทั้งนี้ เนื่องจากเป็นกรณีศึกษาในการฝึกนักบิน ซึ่ง สบพ. ควรศึกษาเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์เช่นนี้ พร้อมทั้ง เพื่อให้สามารถแก้ไขเหตุการณ์ฉุกเฉินที่อาจเกิดขึ้นเฉพาะหน้าได้

\*\*\*\*\*

**แผนวิจัยและพัฒนา  
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน  
สถาบันการบินพลเรือน**