

สำหรับในเดือนตุลาคม 2550 นี้ มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ เรื่องน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในปัจจุบันราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงนี้ หลังจากได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลก ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยอย่างชัดเจน โดยล่าสุด สายการบินต่างๆ ได้เตรียมการปรับค่าธรรมเนียมน้ำมัน และค่าโดยสารเครื่องบิน

สายการบินไทย ได้ทยอยปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ตั้งแต่ต้นเดือนตุลาคมที่ผ่านมา เนื่องจากภาวะราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยขณะนี้ได้สูงจนเพดาน 220 เซนต์ (ยูเอส) ต่อแกลลอน ซึ่งถือว่าสูงสุดในรอบ 1 ปี และถือเป็นเพดานราคาน้ำมันสูงสุดที่เคยประมาณไว้ โดยภาพรวมการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันครั้งนี้ จะทำให้การบินไทยมีรายได้เพิ่มขึ้นประมาณ 2,000 ล้านบาท ส่วนเส้นทางบินในประเทศ ยังไม่มีการพิจารณาปรับขึ้นแต่อย่างใด

สายการบินนกแอร์ กล่าวว่า หากราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกจะสูงขึ้นแตะระดับ 100 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล นกแอร์จะทบทวนการจัดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันอีกครั้ง

เช่นเดียวกับ**สายการบินไทยแอร์เอเชีย** ซึ่งระบุว่า หากราคาน้ำมันดิบตลาดโลกปรับตัวสูงขึ้นจนแตะระดับ 100 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล จะขอปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันทั้งเส้นทางบินในประเทศและต่างประเทศ

สายการบินวัน ทู โก ยังไม่มีนโยบายปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน แต่จะเป็นการขึ้นค่าตัวโดยสารแทน อย่างไรก็ตาม ต้องรอดูคู่แข่งก่อน เพราะปัจจุบันการแข่งขันธุรกิจการบินมีความรุนแรงมาก

แม้แต่ **สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์** ก็จะมีค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงสำหรับตัวโดยสารที่ออกในวันที่หรือหลังจากวันที่ 24 ต.ค.เป็นต้นไป เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องในช่วงไม่กี่เดือนที่ผ่านมา โดยค่าธรรมเนียมใหม่นี้จะถูกนำมาใช้กับเที่ยวบินของซิลค์แอร์เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม หลายหน่วยงานด้านการบินได้มีความพยายามที่จะแก้ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ โดยการนำพลังงานทดแทนมาใช้ อย่างเช่น

สายการบินกาตาร์ แอร์เวย์ส เตรียมพัฒนาให้เป็นสายการบินแรกของโลกที่ใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงของเครื่องบิน ซึ่งจะช่วยประหยัดต้นทุนให้แก่สายการบินเพิ่มขึ้น สายการบินพร้อมด้วยบริษัท กาตาร์ ก๊าซ และเชลล์ ได้เปิดเจรจาเกี่ยวกับรายละเอียดขั้นสุดท้าย เกี่ยวกับการใช้ก๊าซธรรมชาติเป็นเชื้อเพลิงของเครื่องบินแล้ว นอกจากนี้ กาตาร์ ก๊าซและเชลล์ ยังได้หารือกับโรลส์รอยซ์ และเจเนอรัล อิเล็กทริก (จีอี) เกี่ยวกับการพัฒนาเครื่องยนต์สำหรับเครื่องบินที่ใช้พลังงานจากก๊าซธรรมชาติด้วย

นอกจากนี้ **สายการบินแอร์นิวซีแลนด์** ก็มีโครงการที่จะใช้พลังงานชีวภาพ หรือ พลังงานสีเขียวจะเป็นพลังงานสำคัญในอนาคต โดยกำลังจะเปิดเที่ยวบินพาณิชย์ ที่ใช้พลังงานบางส่วนเป็นพลังงานชีวภาพ ภายใน 1-2 ปีข้างหน้า เครื่องบิน B-747 ที่จะนำมาใช้ทดลองบิน เป็นการทดลองร่วมกันระหว่างบริษัทโรลส์รอยซ์และบริษัทโบอิง โดย 1 ใน 4 เครื่องยนต์ของเครื่องบินจะใช้พลังงานที่ผสมกันระหว่างพลังงานชีวภาพและน้ำมัน

เช่นเดียวกับ **สายการบินเวอร์จินกาแล็กติก** มีแผนที่จะใช้พลังงานชีวภาพในเที่ยวบินตั้งแต่ปีหน้าเป็นต้นไป โดยจะใช้เครื่องยนต์ของจีอีและเครื่องบินของโบอิง

ด้านธุรกิจการบิน

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้ริเริ่มใช้อุปกรณ์ที่ใช้สแกนบาร์โค้ดแบบใหม่ ซึ่งสามารถอ่านรูปแบบโค้ดของภูมิภาคต่างๆ ได้ รวมถึงรูปแบบโค้ดแอซเทค (Aztec) และดาต้ามาทริกซ์ (Datamatrix) ที่ใช้ในยุโรปและอเมริกาเหนือในปัจจุบัน รวมถึงรูปแบบคิวอาร์ (QR) ที่ใช้ในญี่ปุ่น ซึ่งเป็นการพัฒนาเทคโนโลยีระบบเช็คอินผ่านเทคโนโลยีสื่อสารไร้สายมาใช้ โดยเป็นการเช็คอินบนเครือข่ายโทรศัพท์มือถือ

เทคโนโลยีทั้ง 3 โค้ดได้รับการพิสูจน์ถึงขั้นสแกนเดี่ยวเข้าระบบเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ซึ่งจะมีผลต่อต้นทุนที่จะลดลง และปริมาณการเดินทางของผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น โดยการนำระบบอิเล็กทรอนิกส์เชื่อมต่อเข้าโทรศัพท์มือถือนี้ จะประหยัดค่าใช้จ่ายได้ถึงปีละ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี

วิธีทำงานนั้น จะใช้แถบบาร์โค้ดตรง 2 ตัว เรียก two dimension (2D) เมื่อสายการบินใดมีความพร้อมจะนำระบบนี้มาใช้ส่งข้อมูลเอสเอ็มเอสที่มีแถบบาร์โค้ดซึ่งใช้เป็นบัตรผ่านขึ้นเครื่องบิน (boarding pass) ได้ทันที ตรงเข้ามือถือผู้โดยสารที่ลงทะเบียนเป็นคู่สายไว้ในเบอร์ของแต่ละคน และจะดาวน์โหลดข้อมูลและอ่านรายละเอียดจากหน้าจอโทรศัพท์ โดยบาร์โค้ดจะทำงานแปลงรายละเอียด ผ่านเครื่องสแกนโดยตรงจากหน้าจอโทรศัพท์มือถือ และออกเป็นบัตรผ่านขึ้นเครื่องบินได้ทันที

การริเริ่มมาตรฐานใหม่นี้ถือเป็นการก้าวสำคัญในความพยายามที่จะลดการใช้กระดาษตัวโดยสารที่เป็นกระดาษซึ่งต้องผ่านกระบวนการหลายขั้นตอนและมีต้นทุนสูง ทั้งนี้ IATA มีเป้าหมายที่จะเปลี่ยนมาใช้เทคโนโลยีบาร์โค้ดเป็นบอร์ดดิ้ง พาส ให้ได้ทั้งหมดภายในปี 2553 โดยปัจจุบัน สายการบินหลายแห่งได้เริ่มใช้บริการเช็คอินผ่านโทรศัพท์มือถือไปแล้ว เช่น แอร์ แคนาดา แอร์ เบอร์ลิน และ สเปนแอร์ (Spanair)

นอกจากนี้ IATA ยังเตรียมประกาศเตรียมหันไปใช้วิธีการออกตั๋วแบบอิเล็กทรอนิกส์ (อี-ทิกเก็ตติง) แทนการออกตั๋วแบบกระดาษอย่างสิ้นเชิง โดยได้ขยายเวลาจากที่กำหนดไว้ในปีนี้ ไปเป็นตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2551 ซึ่งการเปลี่ยนระบบตัวครั้งนี้ ไม่เพียงช่วยลดต้นทุนให้กับสายการบินได้ราว 9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อผู้โดยสาร 1 ราย หรือ มากกว่า 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ หรือ 17,000 ล้านบาท ต่อปีแล้ว แต่ยังเป็นการช่วยลดผลกระทบที่เคยถูกกลุ่มเคลื่อนไหวด้านสิ่งแวดล้อมวิพากษ์วิจารณ์ว่ามีส่วนก่อภาวะโลกร้อน โดยสามารถช่วยประหยัดการตัดต้นไม้ได้มากถึง 50,000 ต้นต่อปี

สำหรับธุรกิจการบินของไทยในช่วงเดือนตุลาคมนี้ เป็นช่วงการเริ่มต้นของฤดูกาลท่องเที่ยวไทย ซึ่งคาดว่าปีนี้จะมีอัตราการนักท่องเที่ยวต่างชาติ เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 จากปีที่ผ่านๆ มา ดังนั้น ช่วงนี้จึงเป็นช่วงที่สายการบินทั้งไทยและต่างชาติ ต่างเตรียมการเพื่อรองรับนักท่องเที่ยว โดยหลายสายการบินมีการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินมายังประเทศไทย ดังเช่น การท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (ททท.) ระบุว่า ตั้งแต่เดือนนี้เป็นต้นไป จะมีการเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินปกติที่บินตรงเข้ากรุงเทพฯ เชียงใหม่ และฮ่องกง ได้แก่

สายการบิน	จำนวนเที่ยวบินในช่วงนี้
แอร์ บากัน จากย่างกุ้ง	14 เที่ยวบิน/สัปดาห์
แอร์อินเดีย เอ็กซ์เพรส จากกัลกัตตา	3 เที่ยวบิน/สัปดาห์
ฟินน์แอร์ จากกรุงเฮลซิงกิ ประเทศฟินแลนด์	14 เที่ยวบิน/สัปดาห์ในเดือนธันวาคม
ฮ่องกง เอ็กซ์เพรส เส้นทางฮ่องกง-กรุงเทพฯ	7 เที่ยวบิน/สัปดาห์
สแกนดิเนเวียนแอร์ไลน์ส	7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
การบินไทย	เพิ่มเที่ยวบินอีกประมาณ 18 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ได้แก่ เส้นทางกรมอสโก 1 เที่ยวบิน นครซิดนีย์ 2 เที่ยวบิน วารานาสี 4 เที่ยวบิน ปูซาน 2 เที่ยวบิน อินซอน 1 เที่ยวบิน กรุงปักกิ่ง 4 เที่ยวบิน โซจิมินห์ 1 เที่ยวบิน ลาฮอร์ 2 เที่ยวบิน และอิสตันบูล 1 เที่ยวบิน

นอกจากนี้ บางสายการบินก็เพิ่มขนาดของเครื่องบินที่จะทำการบินมายังไทยให้เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อบรรทุกผู้โดยสารได้มากขึ้น เช่น สายการบินแอร์ เอสทานา จากประเทศคาซัคสถาน เพิ่มขนาดเครื่องบินจากโบอิง 757 เป็นโบอิง 767 สายการบินเอเอินเอจากประเทศญี่ปุ่น เพิ่มที่นั่งชั้นประหยัดจาก 150 เป็น 250 ในเดือนตุลาคม สายการบินดราคอนแอร์ บินจากฮ่องกงมายังภูเก็ต เปลี่ยนเครื่องบินจากแอร์บัส 320 เป็นแอร์บัส 330

สิ่งที่เกิดขึ้นนี้ แสดงให้เห็นถึงความเชื่อมโยงระหว่างอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเติบโตขึ้น ก็ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินขยายตัวตาม

สายการบินต้นทุนต่ำของไทย

จากการประชุมอุตสาหกรรมการบินนานาชาติ ซึ่งผู้บริหารสายการบินได้แลกเปลี่ยนยุทธศาสตร์ธุรกิจด้านการตลาดสายการบินต้นทุนต่ำและตลาดการบินระดับภาคพื้นเอเชีย (low fare & regional aviation market) และร่วมอภิปรายในหัวข้อ new horizons for low fares & regional airline in Asia Pacific keeping on track for growth หรือน่านฟ้าใหม่ของการบินราคาถูกของสายการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก โดยสมาคมตัวแทนผู้ประกอบการบิน (Airlines Representative Association : ARA) ได้กล่าวว่า สถานการณ์สายการบินขายตั๋วราคาถูกขณะนี้ในเอเชียแปซิฟิกมี 2 ประเทศ คือ ไทย กับ อินเดีย

ประเทศไทยนั้น มีจุดขายเป็นปลายทางการท่องเที่ยว (tourist destination) เกินกว่าร้อยละ 80 ตั๋วราคาถูกจึงได้รับความนิยมสูง เพราะผู้โดยสารต้องการบริการง่ายๆ ไม่เน้นหรูหรา และอัตราการเติบโตของผู้โดยสารเพียงร้อยละ 4-5 ต่ำกว่าค่าเฉลี่ยของโลกปีนี้ ซึ่งอยู่ที่ร้อยละ 6-7

ส่วนอินเดียนั้น มีจุดขายเป็นปลายทางกลุ่มบริษัทธุรกิจต่างชาติ (Business destination) กว่าร้อยละ 40 รวมทั้งมีปริมาณจราจรทางอากาศจากการใช้บริการของผู้โดยสารเติบโตสูงกว่าค่าเฉลี่ยรวมทั้งโลกร้อยละ 10-15

ในขณะที่นายพาทิ สารสิน ซีอีโอของแอร์ และนายทัศพล แบลเวลด์ ซีอีโอไทย แอร์เอเชีย ยังคงมั่นใจว่าสถานการณ์ธุรกิจภาพรวมทางรายได้ยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม ปัญหาอีกประการหนึ่งของสายการบินต้นทุนต่ำ คือ **กลยุทธ์การตลาดในเรื่องการกำหนดราคาตัวโดยสารที่ถูกเกินความเป็นจริง** ซึ่งเป็นกลยุทธ์หลักของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยในปัจจุบัน โดยเฉพาะไทยแอร์เอเชีย และสายการบินนกแอร์

นักวิเคราะห์จากวงการธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำของเอเชีย กล่าวว่า เมื่อเปรียบเทียบสถานการณ์ธุรกิจการบินในไทยกับอินเดีย ที่รัฐบาลเปิดนโยบายสายการบินต้นทุนต่ำช่วงใกล้เคียงกัน ตั้งแต่ปี 2546 เป็นต้นมานั้น ผลปรากฏว่า ผลการดำเนินงานภาพรวม ต้นทุนจุดผลกำไรก่อนหักภาษีและกำไรสุทธิลดต่ำลงทุกปี ดังเช่น **สายการบินเจ็ทสตาร์** ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของอินเดีย ซึ่งมีรายงานการสูญเสียรายได้ต่อเนื่องมาตั้งแต่ มิถุนายน 2549 ว่า เพียง 3 เดือนแรก รายได้หายไปถึง 9.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ กำไรลดลงเหลือ 21.9 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ การบรรเทาผู้โดยสารติดลบ อีกทั้งยังถูกแรงกดดันจากรายได้ต่อหน่วยจากการขายตั๋วโดยสารในประเทศ แข่งขันกันลดราคา จากปกติสัดส่วนควรจะเป็นตัวปกติ ร้อยละ 65 ตัวโปรโมชั่น ร้อยละ 35 ขณะนี้กลายเป็น ตัวโปรโมชั่น ร้อยละ 65 ตัวราคาปกติเหลือสัดส่วนเพียง ร้อยละ 35 ซึ่งเป็นการลดราคาขายตั๋วโดยสารอย่างไม่ สมดุลในตลาดเพื่อช่วงชิงกำลังซื้อ ประกอบกับปัจจัยเสี่ยงที่สายการบินต้นทุนต่ำทั่วเอเชียกำลังเผชิญอยู่ คือ ต้นทุนบุคลากร ทั้งนักบิน ลูกเรือ ช่างเครื่อง และการขยายฝูงบิน ซึ่งบริษัท โบอิง ผลิตเครื่องบินข้ามทวีปรุ่นใหม่ และขึ้นราคาเครื่องจาก 65 เป็น 84 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อลำ

สิ่งที่เกิดขึ้นกับสายการบินเจ็ทสตาร์นั้น เป็นตัวอย่างที่น่าสนใจให้กับสายการบินต้นทุนต่ำของไทย ซึ่งต้อง พิจารณาถึงแนวโน้มดังกล่าวที่อาจเกิดขึ้น และอาจเป็นภัยวิกฤติและส่งผลต่อเนื่องถึงกิจการอื่นๆ อาทิ ธนาคาร จังหวัดท่องเที่ยว โรงแรม รีสอร์ท และอุตสาหกรรมท่องเที่ยวทั้งระบบที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตาม กระทรวง คมนาคมและหน่วยงานดูแลการบิน รวมทั้งองค์กรคุ้มครองผู้บริโภคต้องดำเนินการควบคุมราคาที่เป็นธรรม และ จัดระเบียบธุรกิจให้สมดุล สายการบินต้นทุนต่ำในเมืองไทย เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนแก่ผู้โดยสารและ นักท่องเที่ยว รวมทั้งป้องกันไม่ให้เกิดวิกฤติขึ้นได้

ทาง ขอ. เองก็ได้มีการควบคุมเรื่องราคาตัวโดยสารอย่างเข้มงวด โดยได้มีการระบุเป็นมาตรฐานชัดเจนว่า หากสายการบินใดจะโฆษณาเรื่องโปรโมชั่น ต้องระบุรายละเอียดของโปรโมชั่นดังกล่าวให้ชัดเจน ทั้งในเรื่องราคา และจำนวนที่นั่ง เพื่อป้องกันการได้เปรียบเสียระหว่างสายการบิน และผู้บริโภค

สาระสำคัญของร่างมาตรการดังกล่าว มีรายละเอียดที่ควบคุมถึงการทำการตลาดการกำหนดอัตรา ค่าโดยสาร โดยกำกับให้สายการบินทุกรายต้องส่งแผนการตลาด หรือการทำโปรโมชั่นต่างๆ ให้ ขอ. พิจารณา อนุมัติด้วย ถ้าแผนการตลาดสายการบินใดไม่เหมาะสม ส่งผลกระทบต่อผู้โดยสาร หรือกระทบทำให้การแข่งขันใน ตลาดไม่เป็นธรรม ขอ. มีอำนาจที่จะไม่อนุมัติ ประกาศดังกล่าวนี้ มีผลบังคับใช้ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ของสายการบินต้นทุนต่ำของไทย ยังคงเป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของทุกคน ทั้งนี้ เนื่องจากในขณะนี้หลายฝ่ายยังคงเป็นกังวลในเรื่องความปลอดภัย ภายหลังจากอุบัติเหตุเครื่องบินของ-สายการบินวันทูโก แต่ปัจจัยที่ส่งผลบวกกับสายการบินต้นทุนต่ำของไทยในขณะนี้คือ ช่วงฤดูการท่องเที่ยว ไทยที่มาถึงในปี นี้ ก็สามารถกระตุ้นความต้องการในการเดินทางโดยสารเครื่องบินของสายการบินต้นทุนต่ำได้ ซึ่งในช่วงนี้ของทุกปี ก็นับเป็นช่วงเวลาทองสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ

นายทัศพล แบลเวลด์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร สายการบินไทย แอร์เอเชีย ได้คาดการณ์ถึงสถานการณ์ ของสายการบินต้นทุนต่ำ ในช่วงฤดูท่องเที่ยวปีนี้ว่า หลังจากเดือนตุลาคมเป็นต้นไปนักท่องเที่ยวต่างชาติจะ เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในเมืองไทยเพิ่มมากขึ้น

ในช่วงเวลาดังกล่าว หลายสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ได้วางแผนเพื่อรองรับสถานการณ์ นี้ไว้แล้ว เช่น

สายการบินนกแอร์ ได้เตรียมการเพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ-เชียงใหม่-กรุงเทพฯ และเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ภูเก็ต-กรุงเทพฯ อีก 3-4 เที่ยวบินต่อวัน ในช่วงปลายเดือนตุลาคมนี้ ซึ่งจะทำให้ทั้ง 2 เส้นทางดังกล่าวมีเที่ยวบินของนกแอร์บริการนักท่องเที่ยวไม่ต่ำกว่า 6-7 เที่ยวบินต่อวัน และเพิ่มเที่ยวบิน กรุงเทพฯ-ตรัง-กรุงเทพฯ เป็น 12 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากเดิมเพียงวันละ 1 เที่ยวบิน หรือ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน นี้

สายการบินไทยแอร์เอเชีย เพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่คาดว่าจะมีผู้โดยสารมาก เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ เพิ่มขึ้น 5 เที่ยวบินต่อวัน เป็นต้น

ส่วนอุตสาหกรรมสายการบินต้นทุนต่ำในปีหน้านั้น ความมั่นใจในด้านเศรษฐกิจและการท่องเที่ยวที่จะกลับมาดีอีกครั้ง จะส่งผลดีเป็นปัจจัยบวกต่อธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยอุตสาหกรรมในภาพรวมจะขยายตัวได้ไม่น้อยกว่าร้อยละ 10-15

สายการบินไทยแอร์เอเชีย

เนื่องจากปัญหาเรื่องเศรษฐกิจและการเมืองของประเทศไทย ทำให้ประชาชนเดินทางน้อยลง เมื่อเทียบกับปี 2549 จึงทำให้ตลาดผู้โดยสารในประเทศในปีของสายการบินไทยแอร์เอเชีย ไม่ค่อยดีเท่าที่ควร แต่คาดว่าในปี 2551 ตลาดอุตสาหกรรมการบินและการท่องเที่ยวในประเทศน่าจะดีขึ้นหลังจากที่มีความชัดเจนทางการเมือง หลังจากที่มีการเลือกตั้งในปลายปีนี้ และช่วงเทศกาลปีใหม่ ส่วนตลาดผู้โดยสารในต่างประเทศนั้น อยู่ในอัตราการเติบโตที่ดี

1. การพัฒนาฝูงบิน

สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A320 ลำแรกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว และได้นำเข้าประจำฝูงบิน เมื่อวันที่ 24 ต.ค. ที่ผ่านมา ก่อนจะทยอยรับมอบไปจนครบที่มีการสั่ง 40 ลำ ในปี 2556

การมีฝูงบินใหม่นี้ จะสามารถสร้างความมั่นใจของผู้โดยสารต่อมาตรฐานความปลอดภัยของสายการบินต้นทุนต่ำได้ โดยเฉพาะอย่างยิ่งหลังจากอุบัติเหตุสายการบินวันโกที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ซึ่งเป็นผลให้ผู้โดยสารขาดความเชื่อมั่นต่อสายการบินต้นทุนต่ำ ลดลงร้อยละ 5-10 แม้ว่าจะส่งผลกระทบต่อเพียง 1-2 เดือน

เครื่องบินแอร์บัส A 320 นี้ บรรจุผู้โดยสารได้ประมาณ 180 คน เป็นเครื่องบินที่ไทยแอร์เอเชียนำมาใช้ทดแทนเครื่องบินโบอิง 737-300 ซึ่งใช้ทำการบินอยู่ในขณะนี้ โดยจะทยอยรับเครื่องบินเข้ามาเดือนเว้นเดือน เพื่อที่จะให้พนักงานได้เตรียมความพร้อมในการใช้เครื่องบินใหม่ ซึ่งคาดว่าภายในปี 2556 ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถให้บริการผู้โดยสารเต็มรูปแบบด้วยเครื่องบิน แอร์บัส A 320 ทั้งหมด

ฝูงบินใหม่ของแอร์เอเชีย นี้ จะเป็นปัจจัยสนับสนุนการเป็นผู้นำธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งใน 2 ปีข้างหน้า ไทยแอร์เอเชียจะมีเครื่องบินใหม่ อย่างน้อย 15-20 ลำ และเป็นสายการบินในประเทศที่มีอายุของฝูงบินน้อยที่สุด เฉลี่ยไม่เกิน 2 ปี

สำหรับการปรับใช้ฝูงบิน เอ 320 ภายหลังจากการรับมอบในอนาคต จะใช้บินในเส้นทางระนอง และในเส้นทางระหว่างประเทศ ซึ่งไทยแอร์เอเชียจะเปิดเส้นทางบินใหม่สู่สาธารณรัฐประชาชนจีนใน 4-5 เมือง ภายในปี 2551 เช่น เมืองกวางเจา ฉงชิ่ง เจิ้งตู กุ้ยหลิน ไหนาน และ เลิ่นเจิ้น รวมทั้งเส้นทางบินสู่กรุงจาการ์ตา ประเทศอินโดนีเซียด้วย

2. การพัฒนาเส้นทางบิน

ไทยแอร์เอเชียจะเน้นการเพิ่มความถี่ในเส้นทางบินภายในประเทศที่เปิดให้บริการอยู่ และมุ่งขยายจุดบินใหม่ๆ ในต่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งจะทำให้สายการบินขยายฐานลูกค้าชาวต่างชาติเพิ่มขึ้นจากปัจจุบันที่มีกลุ่มผู้โดยสารเป็นชาวต่างชาติ ร้อยละ 40 และคนไทย ร้อยละ 60 แต่ภายใน 5 ปี ไทยแอร์เอเชีย จะเปลี่ยนสัดส่วนรายได้ เป็นรายได้จากต่างประเทศ ร้อยละ 70 และรายได้ในประเทศ ร้อยละ 30 โดยมุ่งเน้นประเทศในแถบเอเชีย และอินโดจีนเป็นหลัก ส่วนเส้นทางต่างประเทศนั้น ไทยแอร์เอเชียยังคงเน้นตลาดจีนเป็นสำคัญ ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่และสามารถทำตลาดได้อีกมาก โดยที่ผ่านมาไทยแอร์เอเชียได้ทำการบินไป 3 จุด คือ มาเก๊า เซินเจิ้น และเซี่ยเหมิน ได้รับการตอบรับที่ดี

แผนการเปิดจุดบินใหม่

	เส้นทาง	รายละเอียด
1	กรุงเทพฯ-ระนอง	- 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (อังคาร ศุกร์ และ อาทิตย์) - ใช้อากาศยานแบบโบอิง 737 - 300 ความจุ 148 ที่นั่ง - ได้รับความร่วมมือจากโรงแรมอันดามัน คลับ ที่เกาะสอง พม่า และธุรกิจโรงแรมในระนอง โดยการบินสู่ลูกค้ามาใช้บริการจำนวน 60 ที่นั่งต่อเที่ยวบินเป็นเวลา 1 ปี
2	ภูเก็ต-สิงคโปร์	1 เที่ยวบินต่อวัน
3	กรุงเทพฯ-จาร์การ์ตา (อินโดนีเซีย)	ในขณะนี้ อยู่ระหว่างการเจรจาและยื่นเรื่องเพื่อขอสิทธิการบินในเส้นทางบินดังกล่าว
4	สาธารณรัฐประชาชนจีน ใน 4 เมือง ได้แก่ กวางเจา ฉงชิ่ง กุ้ยหลิน และหนานาน	เป็นเมืองที่มีเศรษฐกิจดี
5	กรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ เวียดนาม	

จุดบินที่หยุดทำการบิน

	เส้นทาง	รายละเอียด
1	กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช	เนื่องจากมีผู้โดยสารใช้บริการน้อย อัตราการบรรทุกเฉลี่ยไม่ถึงร้อยละ 50 ทำให้ไม่คุ้มที่จะเปิดให้บริการ
2	กรุงเทพฯ-ขอนแก่น	

ปัจจุบันไทยแอร์เอเชีย มีรายได้ประมาณปีละ 4,000 ล้านบาท ส่วนในปี 2551 คาดรายได้จะอยู่ที่ 5 พันล้านบาท และผู้โดยสารเพิ่มขึ้นเป็น 5 ล้านคน ในอีก 2 ปี ข้างหน้า คาดว่า รายได้ของไทยแอร์เอเชีย ที่จะเพิ่มขึ้นตามการเติบโตของธุรกิจโลว์คอสต์ แอร์ไลน์ ประมาณร้อยละ 10-15 ต่อปี ซึ่งรายได้จะเพิ่มขึ้นเป็นปีละ 10,000 ล้านบาท

สายการบินนกแอร์

1. การพัฒนาฝูงบิน

สายการบินนกแอร์ มีกำหนดจะรับมอบเครื่องบินใหม่ โบอิง Next-Generation 737-800 จำนวน 2 ลำ ในช่วงปลายเดือนตุลาคม 2550 ซึ่งจะทำให้นกแอร์สามารถเพิ่มเที่ยวบินในประเทศได้อีก 10 เที่ยวบินต่อวัน จากปัจจุบันที่ให้บริการอยู่ 60 เที่ยวบินต่อวัน ด้วยจำนวนเครื่องบิน 6 ลำ นอกจากนี้ นกแอร์ยังเตรียมขยายฝูงบินในปี 2551 อีก 7 ลำ กับเครื่องบินโบอิง 737-400

เครื่องบินโบอิง Next-Generation 737 เป็นเครื่องบินแบบช่องทางเดินเดี่ยว รุ่นใหม่ล่าสุด ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 190 ที่นั่ง เพื่อเสริมสร้างศักยภาพเครือข่ายการบิน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ

2. การพัฒนาเส้นทางบิน

การเปิดจุดบินใหม่

	เส้นทาง	รายละเอียด
1	กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) – เชียงราย	วันละ 2 เที่ยวบิน แบบไป-กลับ ตลอดสัปดาห์ ด้วยเครื่องบินโบอิง 737-400 ที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 168 ที่นั่ง
2	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	วันละ 2 เที่ยวบิน
3	กรุงเทพฯ-ซานออย	- 2 เที่ยวบินต่อวัน - เริ่มเปิดให้บริการในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2550 - ทำการบินด้วยเครื่องบิน โบอิง เน็กซ์ เจเนอเรชั่น 737-800

การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน

	เส้นทาง	รายละเอียด
	กรุงเทพฯ-ตรัง-กรุงเทพฯ	- 12 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากเดิมเพียงวันละ 1 เที่ยวบิน หรือ 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - เป็นการเพิ่มเที่ยวบินในช่วงตั้งแต่เดือนพฤศจิกายน ถือเป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยวของจังหวัดตรัง

การเปิดทำการบินเส้นทางกรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และเชียงใหม่ จะทำให้นักแอร์สามารถทำการบินได้ครอบคลุมจังหวัดสำคัญและเท่ากับสายการบินไทยแอร์เอเชีย เหลือเพียงเส้นทางสุราษฎร์ธานีอีก 1 เส้นทางเท่านั้น คาดว่าภายในสิ้นปีนี้ทางสายการบินจะมีลูกค้าใช้บริการตามจำนวนที่ตั้งเป้าหมายไว้ คือ ประมาณ 3.2-3.3 ล้านคน ส่วนผลประกอบการคาดว่าจะมีผลกำไรสุทธิราว 148 ล้านบาท จากผลประกอบการ รวมกว่า 2 พันล้านบาท

อย่างไรก็ตาม สายการบินนกแอร์ จะขยายเส้นทางการบินระหว่างประเทศเพิ่มขึ้น ซึ่งในขณะนี้กำลังอยู่ในระหว่างศึกษาและเก็บข้อมูล ในเบื้องต้นยังคงเป็นการบินระหว่างประเทศภายในภูมิภาคก่อน โดยเฉพาะประเทศที่ได้รับความนิยมจากนักท่องเที่ยวชาวไทย อาทิ ประเทศฮ่องกง-เกาหลีกัว กรุงโซลจินห์ ประเทศเวียดนาม เป็นต้น

สายการบินวันทูโก

หลังการเกิดอุบัติเหตุสายการบินวันทูโกที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ส่งผลกระทบต่อสายการบินวันทูโกอย่างมากในช่วงแรกๆ โดยส่งผลให้ยอดใช้บริการผู้โดยสารลดลงเหลือประมาณร้อยละ 50 ของจำนวนที่นั่งแต่ละเที่ยวบิน จนต้องลดจำนวนเที่ยวบินลงจากปกติ 40 เที่ยวบินต่อวันเหลือ 24 เที่ยวบิน ปริมาณผู้โดยสารของสายการบินในปีนี้อลดลงเหลือประมาณ 1.2 ล้านคน จากเดิมที่มีผู้โดยสารประมาณ 2 ล้านคน และจะทำให้รายได้ลดลงไปประมาณ 100-200 ล้านบาท ซึ่งสายการบินได้หาทางแก้ไขปัญหารายได้ที่ลดลง โดยจะมุ่งไปให้บริการเครื่องบินเช่าเหมาลำในต่างประเทศเพิ่มขึ้น รวมทั้งเน้นการให้บริการเส้นทางต่างประเทศให้มากขึ้น ซึ่งถือเป็นธุรกิจหลักและสร้างรายได้ให้กับสายการบิน อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ยอดการใช้บริการเพิ่มขึ้นร้อยละ 20 คาดว่าจะปรับขึ้นในระดับปกติในเร็ววันนี้

สายการบินต่างชาติ

สายการบินต้นทุนต่ำต่างชาติ

สายการบินแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำเอกชนของมาเลเซีย ได้รับอนุมัติจากทางการมาเลเซีย ให้สามารถบินไปยังสิงคโปร์ได้ นับเป็นการยกเลิกการผูกขาดในรอบ 35 ปี เนื่องจากตามสัญญาของทั้งสองประเทศได้สงวนการบินในเส้นทางกัวลาลัมเปอร์-สิงคโปร์ ซึ่งเป็นเส้นทางที่ทำเงินดีให้กับเฉพาะสายการบินแห่งชาติของสองประเทศเท่านั้น โดยทางการมาเลเซียจะผลักดันให้แอร์เอเชียได้บิน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในเส้นทางดังกล่าว ในขณะที่สายการบินไทเกอร์ แอร์เวย์ ซึ่งเป็นสายการบินโลว์คอสต์ของสิงคโปร์ ก็จะได้รับอนุญาตให้บินมายังกัวลาลัมเปอร์ในจำนวนเที่ยวบินที่เท่ากัน

แผนการร่วมทุนจัดตั้ง **สายการบินวินาเอเชีย (VinaAsia)** ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของเวียดนาม ระหว่างสายการบินแอร์เอเชียจากมาเลเซีย กับ วินาชิน (Vietnam Shipbuilding Industry Group) ไม่ได้รับการอนุมัติจากรัฐบาลเวียดนาม แม้ว่าวินาชิน จะถือหุ้นใหญ่ถึงร้อยละ 70

สำหรับสาเหตุของการยกเลิกแผนการร่วมทุนนั้น มีการคาดการณ์กันว่า เป็นไปตามเงื่อนไขหนึ่งที่เวียดนามตกลงกับแคนาดา ในการเข้าร่วมทุนกับแปซิฟิกฯ คือ จะต้องไม่อนุญาตให้เปิดสายการบินแห่งใหม่เป็นเวลา 3 ปี นับตั้งแต่วันที่มีการเซ็นสัญญา ซึ่งทางการเวียดนามอนุญาตให้สายการบินแคนาดา จากออสเตรเลียเข้าถือหุ้นร้อยละ 30 ในแปซิฟิกแอร์ไลน์ส และ เปิดเป็นสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรกของประเทศเมื่อต้นปีนี้ นอกจากนี้ ยังอาจเป็นเพราะ เวียดนามต้องการศึกษาข้อมูลรายละเอียดการร่วมทุนกับต่างชาติ ซึ่งคณะกรรมการองค์การบริหารการบินพลเรือนเวียดนามได้เสนอต่อกระทรวงคมนาคม ให้เน้นการอนุญาตเปิดสายการบินในประเทศที่มีชาวเวียดนามเป็นเจ้าของแทนการอนุญาตให้นักลงทุนจากต่างชาติเอาไว้อัศวคราว ซึ่งกรณีของสายการบินแอร์เอเชียในอดีตนั้น เป็นกรณีศึกษาที่ทำให้สายการบินเวียดนามหาทางยับยั้ง โดยสายการบินแอร์เอเชียได้เปิดตัวเมื่อปี 2544 โดยเริ่มให้บริการในมาเลเซีย ในปีต่อมา ก็ขยายตัวอย่างรวดเร็ว เริ่มแข่งขันแบบติดพันกับมาเลเซียแอร์ไลน์สซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติ ทำให้มาเลเซียแอร์ไลน์สูญรายได้ไปถึง 500 ล้านดอลลาร์และเกือบล้มละลายในปีนั้น หลังจากนั้น รัฐบาลมาเลเซียต้องจัดระบบมาเลเซียแอร์ไลน์สขึ้นใหม่ ลดระดับการให้บริการลง ซึ่งรวมทั้งต้องตัดเส้นทางบินระหว่างประเทศลงถึง 23 เส้นทางจาก 110 เหลือเพียง 87 เพื่อให้อยู่ได้

อย่างไรก็ตาม นายกรัฐมนตรีเวียดนามเหวียนเต๋นยุง (Nguyen Tan Dung) ได้เซ็นอนุมัติแผนการก่อตั้งสายการบินแห่งที่สามขึ้นมาประกอบด้วยผู้ถือหุ้นในเวียดนามล้วนๆ โดยรัฐบาลได้อนุญาตให้สายการบินวาสะโก้ (Vietnam Air Service Co) ซึ่งเป็นสายการบินเช่าเหมาลำของรัฐบาล บริษัท Vietnam Aeroplane Chartering Co และ ธนาคารเพื่อการพัฒนาและการลงทุนเวียดนาม (Bank for Investment and Development) ร่วมก่อตั้งสายการบินแห่งใหม่นี้

สายการบินเจ็ทสตาร์ สายการบินต้นทุนต่ำ จากประเทศออสเตรเลีย มีความสนใจใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นฐานการปฏิบัติทางการบิน เพื่อขยายเส้นทางการบินสู่แถบยุโรปใต้ กรุงเอเธนส์ กรุงโรม ประเทศอิตาลี เนื่องจากประเทศไทยมีที่ตั้งอยู่ใกล้ยุโรป รวมถึงเป็นสนามบินที่มีศักยภาพด้านการบินระยะใกล้และไกล สามารถลดต้นทุนบริหารจัดการให้ได้ แต่กำลังอยู่ในระหว่างการพิจารณา เนื่องจาก สนามบินสุวรรณภูมิเก็บค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินสูงกว่าประเทศอื่น อย่างประเทศสิงคโปร์ และมาเลเซีย กว่า 2 เท่า

สายการบินอื่นๆ

สายการบินดราคอน แอร์ สายการบินใหญ่อันดับสองของฮ่องกง กำลังถูกกดดันให้ต้องยกเลิกเที่ยวบินมากถึงวันละ 8 เที่ยวบินต่อวัน หลังจากนักบินพากันพลาออกจากสายการบินเป็นจำนวนมาก โดยภายในสัปดาห์เดียวของเมื่อต้นเดือนนี้ มีนักบินลาออกไปมากถึง 6 คนและในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา มีกัปตันและนักบิน ผู้ช่วย รวมจำนวน 34 คน ที่ได้แจ้งความจำนงค์ขอลาออก โดยมีรายงานว่า ส่วนใหญ่ไม่พอใจที่ต้องทำงานหนักเกิน รวมทั้งปัญหาเรื่องรายได้ที่ไม่ปรับขึ้นมา 7 ปีแล้ว แต่ทางโฆษกหญิงของสายการบินปฏิเสธรายงานข่าวที่ว่า นักบินลาออกเพราะปัญหาความขัดแย้งเรื่องตารางการทำงาน

ดราคอน แอร์ มีนักบินซึ่งส่วนใหญ่เป็นชาวต่างชาติ 400 คน และให้บริการวันละประมาณ 100 เที่ยวบิน กำลังได้รับผลกระทบจากการขาดแคลนนักบินซึ่งเกิดขึ้นทั่วโลก ทางสายการบินได้ว่าจ้างนักบินใหม่อีก 57 คนในปี นี้ กับมีแผนจะจ้างเพิ่มอีก 10 คนภายในสิ้นปีนี้ และอีก 50 คนในปีหน้าด้วย

สายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์ ได้เริ่มบินเที่ยวบินปฐมฤกษ์ของเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ที่สุดในโลก คือแอร์บัส เอ 380 ซูเปอร์จัมโบ้ ซึ่งบรรทุกผู้โดยสาร 450 คน ออกเดินทางจากท่าอากาศยานสิงคโปร์ไปยังท่าอากาศยานนานาชาติ นครซิดนีย์ ประเทศออสเตรเลีย

สิงคโปร์แอร์ไลน์เป็นสายการบินแรกของโลกที่ได้รับเครื่องบิน A380 มาบริการ ตามปกติเครื่องบินยักษ์รุ่นนี้บรรทุกผู้โดยสารได้ถึง 850 ที่นั่ง แต่เที่ยวบินปฐมฤกษ์เปิดให้บริการ 450 ที่นั่ง

สำหรับประเทศอินโดนีเซียนั้น ยังคงมีปัญหาค่าความปลอดภัยด้านการบินค่อนข้างมาก จากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นบ่อยครั้งจนทำให้สหภาพยุโรปขึ้นบัญชีดำทุกสายการบินของอินโดนีเซีย ขณะที่สำนักงานการบินแห่งชาติของสหรัฐได้ปรับลดความน่าเชื่อถือด้านการบินของอินโดนีเซียให้อยู่ระดับต่ำสุด ล่าสุดนั้น ประธานคณะกรรมการความปลอดภัยด้านคมนาคมแห่งชาติของอินโดนีเซีย เผยผลการสอบสวนอุบัติเหตุเครื่องบินของ **สายการบินการุดา** ที่ไกลเลย์รันเวย์ไปตกลงในท้องนา ก่อนจะเกิดไฟลุกไหม้ ขณะลงจอดที่สนามบินยอกยาคารุดา ทำให้มีผู้เสียชีวิต 21 ราย และมีผู้รอดชีวิต 117 คน เมื่อวันที่ 7 มีนาคม ที่ผ่านมา ว่า ทั้งหมดเป็นความผิดพลาดของนักบินที่ใช้ความเร็วขณะลงจอดเกินที่กำหนด ซ้ำยังไม่ใส่ใจเสียงเตือนจากระบบแจ้งเตือนอากาศยานชนพื้น (GPWS) รวมทั้งเมินเฉยต่อคำแนะนำของผู้ช่วยนักบินที่ให้บินวนอีกรอบก่อนลงจอดอีกครั้ง

อย่างไรก็ตาม ประเด็นดังกล่าว เป็นสิ่งที่สายการบินพาณิชย์ของไทย โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ จึงควรต้องพิจารณาประกอบในการคัดเลือกนักบินชาวต่างชาติ

สายการบินกาตาร์ เปิดเที่ยวบินใหม่ไปยังสต็อกโฮล์ม ซึ่งเป็นการเปิดเส้นทางที่ 2 สู่แถบยุโรป ม หลังจากเปิดเริ่มให้บริการเที่ยวบินระหว่างโดฮา-เจนีวา เมื่อเดือนมิถุนายน และเป็นสายการบินแรกของกลุ่มประเทศอ่าว (อาหรับ) ที่บินสู่สต็อกโฮล์ม โดยเตรียมให้บริการโดยใช้เครื่องบินแอร์บัส 319 ซึ่งประกอบด้วยที่นั่ง 8 ที่นั่ง ชั้นธุรกิจและชั้นประหยัด 102 ที่นั่ง

นอกจากนี้ สายการบินกาตาร์ยังได้ยืนยันใบสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสรุ่น A350 รวมทั้งสิ้นจำนวน 80 ลำ มูลค่า 16,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และยังได้เพิ่มยอดสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสรุ่น A380 จาก 2 ลำ เป็น 5 ลำ รวมทั้ง ยังได้สั่งซื้อเครื่องบินที่ได้รับการออกแบบใหม่ ให้มีขนาดลำใหญ่เป็นพิเศษที่เรียกว่า “Extra Wide Body” (XWB) ซึ่งมีทั้งสิ้น 3 แบบ ประกอบด้วย

- เครื่องบินรุ่น A350-800S จำนวน 20 ลำ
- รุ่น A350-900S จำนวน 40 ลำ

- เครื่องบินรุ่น A350-1000S จำนวน 20 ลำ ซึ่งเป็นรุ่นใหม่ล่าสุดที่มีตัวเครื่องใหญ่พิเศษ ซึ่งสายการบิน กาดาร์เป็นลูกค้ากลุ่มแรกของ A350-1000XWB

ฝูงบินของสายการบินกาดาร์จะเพิ่มขนาดเป็น 2 เท่าหรือกว่า 110 ลำ ภายในปี 2558 โดยล่าสุดมีการสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350 จำนวน 80 ลำ มูลค่ากว่า 16,000 ล้านบาท และโบอิง 777 จำนวน 22 ลำ โดยมีกำหนดเริ่มรับมอบในเดือนพฤศจิกายน 2550 สายการบินเป็นลูกค้ารุ่นแรกของเครื่องบิน 2 ชั้น Airbus A380 รุ่น 'super jumbos' กำหนดเริ่มส่งมอบในปี 2552 ซึ่งตรงกับการเปิดตัวสนามบินนานาชาติโดฮาใหม่

สายการบินกาดาร์ เป็น 1 ใน 5 สายการบินที่ได้รับรางวัลให้เป็นสายการบินระดับ 5 ดาว ด้านการบริการยอดเยี่ยมจากสกายแทร็กซ์ รวมทั้งรางวัลลูกเรือยอดเยี่ยมที่สุดในตะวันออกกลางเป็นเวลา 5 ปีติดต่อกัน และรางวัลสายการบินที่มีห้องโดยสารชั้นเฟิร์สคลาสยอดเยี่ยมที่สุดในโลก จากการสำรวจจากผู้โดยสารกว่า 12 ล้านคนทั่วโลก ในช่วงปี 2549 -2550

สายการบินเวียดนาม แอร์ไลน์ส ได้สั่งซื้อเครื่องบินโดยสายเพิ่มอีก 42 ลำ รวมมูลค่าเกือบ 6,000 ล้านดอลลาร์ โดยแบ่งเป็น

1. เครื่องบินโบอิง รุ่น B787-8s ดรีมไลเนอร์ 12 ลำ ซึ่งจะทยอยส่งมอบเข้าฝูงจนครบภายในปี 2558
2. เครื่องบินแอร์บัส ระยะไกลรุ่น A350-900 จำนวน 10 ลำ
3. เครื่องบินแอร์บัส A320/A321 จำนวน 20 ลำ

นอกจากนี้ สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์มีแผนจะจัดซื้อโบอิง 787 รวมทั้งสิ้น 28 ลำ ภายในปี 2563

ในปัจจุบัน เวียดนามกำลังรอการส่งมอบเครื่องบินโบอิง 787 ทั้ง 4 ลำที่จัดซื้อก่อนหน้านี้ ซึ่งมีกำหนดในปี 2552 ขณะเดียวกัน ก็กำลังรอรับเครื่องแอร์บัส A320 อีก 5 ลำ ในปีหน้า ซึ่งรุ่นที่เวียดนามซื้อเป็นแอร์บัส A350-900XWB ลำตัวกว้างพิเศษ (Extra Wide Body) สำหรับบินระยะไกลโดยเฉพาะ

ปัจจุบันสายการบินเวียดนามมีเครื่องบินชนิดต่างๆ รวมกันเพียง 45 ลำ ซึ่งการลงทุนซื้อเครื่องบินฝูงใหญ่เข้ามาให้บริการนี้ เป็นไปตามการขยายตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแบบครบวงจรในเวียดนาม ซึ่งทำให้อุตสาหกรรมการบินในเวียดนามขยายตัวในอัตราที่สูงมาก ตลอดช่วงหลายปีมานี้ อุตสาหกรรมท่องเที่ยวและธุรกิจท่องเที่ยวกำลังเฟื่องฟูคู่ขนานกันไป

นอกจากนี้ สายการบินเวียดนามกำลังเตรียมความพร้อมเพื่อเปิดบินเที่ยวปฐมฤกษ์ไปยังสหรัฐฯ ในปีหน้า โดยจะเริ่มที่ 2 ปลายทาง คือ ซานฟรานซิสโก กับ ลอสแอนเจลิส หลังจากเลื่อนกำหนดมาตั้งแต่ปี 2548

นอกจากนี้ ภายในปี 2551 เวียดนาม แอร์ไลน์ส จะเปิดเส้นทางบินตรงระหว่าง โฮจิมินห์-ลอสแอนเจลิส จำนวน 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์ จากนั้นมีความเป็นไปได้ในอนาคตจะเปิดจุดบินแห่งที่สองตรงเข้านิวยอร์ก นับเป็นครั้งแรกที่มีการบริการบินตรงทั้งที่ก่อนหน้านี้ไม่เคยมีมาก่อน เนื่องจากสถานการณ์ปัจจุบันมีนักท่องเที่ยวและนักธุรกิจสหรัฐอเมริกาเดินทางเข้าเวียดนาม สถิติ 6 เดือนปีนี้ มีถึง 209,176 คน ต่างจาก ปีก่อนมีเพียง 28,898 คน

ในเวียดนามปัจจุบันมีสายการบินเพียง 3 แห่ง รวมทั้งแปซิฟิกแอร์ไลน์สการบินต้นทุนต่ำที่รัฐบาลถือหุ้นใหญ่ 70% สายการบินแควนตัส (Qantas) จากออสเตรเลีย อีก 30% กับ Vasco ซึ่งให้บริการบินแบบเช่าเหมาลำและขนส่งสินค้าโดยรัฐบาลถือหุ้น 100% และมีสายการบินราว 40 แห่งบินเข้าออกประเทศนี้ เวียดนามยังเป็นปลายทางการแข่งขันแห่งใหม่ของสายการบินประเภทต้นทุนต่ำในภูมิภาค ทั้งสายการบินไทยแอร์เอเชีย ไทเกอร์-แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์เอเชีย และ แอร์เอเชีย จากมาเลเซีย และล่าสุด คือ สายการบินนกแอร์ ของไทย

การบินเช่าเหมาลำ

บริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ภายใต้ บริษัทไมเนอร์ เอวิเอชั่น จำกัด เปิดให้บริการ เครื่องบินเช่าเหมาลำ โดยกลุ่มลูกค้าจะเป็นกลุ่มลูกค้าที่ใช้บริการโรงแรมระดับ 5-6 ดาวในเครือไมเนอร์นั่นเอง ซึ่งลูกค้ากลุ่มนี้จะเลือกใช้บริการที่สะดวกสบายและเน้นความปลอดภัยเป็นสำคัญ จุดเด่นของการบริการเครื่องบินเช่าเหมาลำนี้ คือ ให้บริการด้วยเครื่องบินใหม่ เน้นความทันสมัย และความปลอดภัย รวมถึงราคาค่าบริการที่ถูกกว่าเครื่องบินเช่าเหมาลำของสิงคโปร์และฮ่องกง โดยอัตราค่าบริการราคาอยู่ที่ 3,200 เหรียญสหรัฐฯ หรือ 108,800 บาท (อัตราแลกเปลี่ยน34บาทต่อเหรียญสหรัฐฯ) ต่อชั่วโมง ในขณะที่ของฮ่องกงและสิงคโปร์อัตราค่าบริการอยู่ที่ 4,100-4,500 เหรียญสหรัฐฯ หรือ 139,400-153,000 บาทต่อชั่วโมง คาดว่าในปีแรกจะมียอดลูกค้าที่มาใช้บริการของไมเนอร์ไม่ต่ำกว่า 600 ชั่วโมงบิน และมีรายได้ประมาณ 50 ล้านบาท

บริษัท ไมเนอร์ เอวิเอชั่น จำกัด จะจัดซื้อเครื่องบินเจ็ทลำใหม่ เซสน่า ซีเทชั่น ซีเจ3 (Cessna Citation CJ3) จุผู้โดยสารได้ 7 ที่นั่ง และเครื่องบิน Piper Malibu Mirage เพื่อมาให้บริการเช่าเหมาลำ สำหรับลูกค้าระดับวีไอพีที่เดินทางมาท่องเที่ยวและทำธุรกิจในไทยและในประเทศอื่นในเอเชีย ผ่านโรงแรมในเครือ โดยจะให้มีการบินที่กรุงเทพฯเพื่อบริการบินสู่จุดหมายปลายทางทั้งในและต่างประเทศในระยะใกล้มีพิสัยการบินที่ 4 ชั่วโมง

ในช่วงแรก จะให้บริการเส้นทางบินในประเทศหลักๆ คือ เชียงใหม่ ภูเก็ต และสมุย ส่วนเส้นทางบินต่างประเทศ ได้แก่ สิงคโปร์ ลาว กัมพูชา อินโดนีเซีย อินเดีย มัลดีฟส์ และศรีลังกา และในอนาคตช่วงกลางปี 2551 บริษัทจะสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ ซีเทชั่น เอ็กซ์ Citation X เพิ่มอีก 1 ลำ มูลค่า 21 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯหรือประมาณ 800 ล้านบาท เพื่อมาให้บริการบินในระยะไกล เช่น ดูไบ พร้อมกันนี้บริษัทจะเป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องบินลำนี้อีกด้วย

อนึ่ง บริษัท ไมเนอร์ คอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) เป็นตัวแทนจำหน่ายเครื่องบิน ของบริษัท เซสน่า (Cessna) ในประเทศไทย ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2543 โดยจัดจำหน่ายเครื่องบิน 3 ประเภท ได้แก่ Cessna Single Engine Piston , Cessna Caravan (Turbo Prop) และ Cessna Citation Jet ขณะที่บริษัท ไมเนอร์ เอวิเอชั่น จำกัด จะดำเนินธุรกิจให้บริการเครื่องบินเจ็ทเช่าเหมาลำ บริหารจัดการอากาศยาน ซ่อมบำรุงอากาศยาน และบริหารจัดการภาคพื้นดิน

ด้านท่าอากาศยาน

ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ต.ค.49-ก.ย.50) จำนวนการใช้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ (ทสภ.) มีจำนวนผู้โดยสารทั้งสิ้น 41.84 ล้านคน มีการให้บริการการขนถ่ายสินค้ารวม 1.23 ล้านตัน และปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนทั้งสิ้น 267,480 เที่ยวบิน

เมื่อเปรียบเทียบกับจำนวนผู้โดยสารและปริมาณเที่ยวบินที่ใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองของปีที่แล้วจะพบว่า

1. จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่ใช้บริการ ณ ทสภ. ในปีนี้มีจำนวน 32.61 ล้านคน เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วจำนวน 1.5 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 4.85 และปริมาณเที่ยวบินระหว่างประเทศ จำนวน 191,278 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว จำนวน 9,121 เที่ยวบิน หรือคิดเป็นร้อยละ 5.01

2. จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่ ทสก. มีจำนวนทั้งสิ้น 9.230 ล้านคน ลดลงจากการให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมืองในปีที่แล้วเพียง 2.02 ล้านคน หรือคิดเป็นร้อยละ 18.02 เท่านั้น และในส่วนของเที่ยวบินภายในประเทศ มีจำนวนทั้งสิ้น 76,202 เที่ยวบิน ลดลงจากปีที่แล้ว จำนวน 22,345 เที่ยวบิน หรือคิดเป็นร้อยละ 22.67

อย่างไรก็ตาม ปริมาณเติบโตของผู้โดยสารและเที่ยวบินภายในประเทศนั้น เนื่องจากตั้งแต่ 25 มี.ค. ที่ผ่านมา ได้มีการย้ายเที่ยวบินภายในประเทศจาก ทสก. ประมาณร้อยละ 40 กลับไปใช้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง จึงทำให้ดูเหมือนว่าการมาใช้บริการของผู้โดยสารภายในประเทศที่ ทสก. มีจำนวนลดลง แต่เมื่อนำจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่ท่าอากาศยานดอนเมืองมารวมแล้ว ปรากฏว่ามีจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ ทั้งสิ้น 12,408,699 คน เพิ่มขึ้น 1,245,383 คน หรือคิดเป็นร้อยละ 11.16 โดยมีจำนวนเที่ยวบินทั้งสิ้น 114,358 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้น 16,810 เที่ยวบิน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 17.23

จำนวนผู้โดยสารที่ ทสก. ในปีนี้ที่มีเกือบ 42 ล้านคน ในขณะที่ ทสก. มีศักยภาพในการรองรับผู้โดยสารในระยะแรก 45 ล้านคน ซึ่งคาดว่าในปีหน้าจำนวนผู้โดยสารน่าจะขยายตัวสูงขึ้นจนเต็มขีดความสามารถในการรองรับของ ทสก. ดังนั้น ทอท. จึงได้มีการทบทวนแผนแม่บทและแผนพัฒนา ทสก. โดยขณะนี้ ทอท. ได้มีการว่าจ้างองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization - ICAO) เป็นผู้ทำการศึกษา โดยคาดว่าจะสรุปผลได้ในเร็ว ๆ นี้ ซึ่งผลที่ได้ ทอท. จะได้นำเสนอให้กระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

อย่างไรก็ตาม ทสก. ได้รับการโหวตให้เป็นสนามบินที่ดีที่สุดอันดับ 4 ของโลก จากการโหวตผ่านทางเว็บไซต์ www.smarttravelasia.com ของนิตยสารท่องเที่ยวออนไลน์ smarttravelasia ซึ่งเปิดให้ผู้สนใจโหวตตั้งแต่เดือนพฤษภาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2550 โดยมีผู้ร่วมโหวตมากกว่า 2,000 คน ทั้งจากเอเชีย ยุโรป และอเมริกา ผู้ร่วมโหวตส่วนใหญ่จะเป็นผู้ใช้บริการสายการบินและสนามบินเพื่อเดินทางในการทำธุรกิจหรือเพื่อท่องเที่ยว ซึ่งจะมีการให้คะแนน ในเรื่องของที่ตั้ง สภาวะแวดล้อม การบริการ การต้อนรับ และอภัยภัยของผู้ให้บริการ โดยอันดับที่ 1 เป็นของสนามบินนานาชาติฮ่องกง อันดับที่ 2 คือ สนามบินชางยีของสิงคโปร์ และอันดับที่ 3 สนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ของมาเลเซีย

นอกจากนี้ ในปีนี้ ทสก. ได้เข้าร่วมการจัดอันดับท่าอากาศยานดีเด่นกับ ACI และ IATA (International Air Transportation Association) ซึ่งได้มีการทำแบบสอบถามความคิดเห็นจากผู้ใช้บริการที่ ทสก. แล้ว โดยจะทราบผลภายในเดือนตุลาคม 2550 นี้ ซึ่งผลการสำรวจที่ได้รับจากทั้ง 2 สถาบัน ทสก. จะได้นำมาปรับปรุงจุดเด่นและแก้ไขจุดด้อยต่างๆ เพื่อให้การบริการมีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้นต่อไป โดยหากสนามบินสุวรรณภูมิต้องการจะเป็นสนามบินที่ดีที่สุดในภูมิภาคเอเชีย จะต้องมีการปรับปรุงสำคัญทั้งหมด 30 รายการ อาทิ การบริการ ภายในสนามบิน, การให้บริการรถขนส่งสาธารณะ, การบริการเรื่องของร้านค้า, การรักษาความปลอดภัย เป็นต้น โดย IATA ให้คะแนนสนามบินสุวรรณภูมิจากคะแนนเต็ม 5 ให้สุวรรณภูมิ 3.59 คะแนน โดยเฉพาะคะแนนที่ได้สูงสุดคือ ด้านความสะอาดภายในอาคารผู้โดยสาร ส่วนที่ผู้โดยสารต้องให้ปรับปรุง อาทิ การแจ้งตารางเที่ยวบิน, โทรศัพท์หรืออินเตอร์เน็ตสาธารณะ ที่ยังไม่พอสอดคล้องความต้องการ ซึ่งอยู่ระหว่างดำเนินการ สำหรับปัญหาหลักของสุวรรณภูมิที่ได้มีการแก้ไขแล้ว อาทิ การปรับปรุงแสงสว่าง, การปรับปรุงป้ายบอกทาง, ห้องน้ำ และปัญหาด้านการจราจรที่

ได้รับการแก้ไขให้มีความสะดวกสบายแก่ผู้โดยสารมากขึ้น

สำหรับท่าอากาศยานในภูมิภาคของ ทอท. นั้น ทอท. ได้พัฒนากลยุทธ์การตลาดเชิงรุก เพื่อดึงดูดสายการบินให้มาใช้บริการมากขึ้น เพื่อเพิ่มรายได้ และแก้ปัญหาผลการดำเนินงานที่ลดลงอย่างต่อเนื่อง โดยมุ่งใจสายการบินใหม่ๆ เข้ามาเปิดเที่ยวบินประจำเข้าสนามบินภูมิภาคเพิ่มขึ้นและสนับสนุนให้สนามบินเหล่านี้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่ ทอท. มีแผนการตลาดเช่นนี้ โดย ทอท. ใช้การปรับลดค่าธรรมเนียมการขึ้น-ลงของอากาศยาน (แลนด์ดิงฟี) ในสนามบินภูมิภาค 4 แห่งได้แก่ สนามบินเชียงใหม่ สนามบินหาดใหญ่ สนามบินภูเก็ต และสนามบินเชียงราย เพื่อดึงดูดให้สายการบินใหม่หรือสายการบินที่เคยบินมาแล้วแต่หยุดทำการบิน กลับมาใช้บริการอีกครั้ง ซึ่งถือเป็นครั้งแรกที่ ทอท. นำกลยุทธ์การตลาดเชิงรุกมาใช้ในการบริหารงาน

เที่ยวบิน	ส่วนลด (ร้อยละ)	เงื่อนไข
1. การเปิดเที่ยวบินในประเทศ	30	
2. เที่ยวบินระหว่างประเทศ	50-95	ตลอดระยะเวลา 12 เดือน นับจากวันที่สายการบินต่างๆ ยื่นใบสมัครได้เป็นเวลา 2 ปี ตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2550 ถึงวันที่ 31 ตุลาคม 2552 ยกเว้นเที่ยวบินเช่าเหมาลำ
2.1 สายการบินที่ทำการบินจากสนามบินนั้นไปยังจุดหมายใหม่ที่ยังไม่มีการเชื่อมต่อกับสนามบินนั้น (จุดบินใหม่)	- ร้อยละ 75 สำหรับการเปิดให้บริการ 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - ร้อยละ 95 เมื่อเปิดทำการบินตั้งแต่ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์	
2.2 สายการบินที่ทำการบินไปยังเส้นทางที่มีการเชื่อมต่อกับสนามบินนั้นแล้ว (การบินในเส้นทางเดียวกับที่มีสายการบินอื่นๆ เปิดทำการบินอยู่แล้ว)	- ร้อยละ 50 เมื่อทำการบิน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - ร้อยละ 75 เมื่อทำการบินตั้งแต่ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์	
2.3 สายการบินที่เพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางเดิมที่บินประจำอยู่แล้ว(เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันโดยเฉลี่ย 3 ปีก่อนหน้า จะคืนเงินเฉพาะเที่ยวบินที่เพิ่มขึ้น)	- ร้อยละ 50 เมื่อทำการบิน 1 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - ร้อยละ 75% เมื่อทำการบินตั้งแต่ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์	

หมายเหตุ ทอท. จะให้ส่วนลดค่าแลนด์ดิงตลอดทั้งปีสำหรับสนามบินเชียงใหม่ หาดใหญ่ เชียงราย ยกเว้นสนามบินภูเก็ตที่จะให้ส่วนลดค่าแลนด์ดิง เฉพาะช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว

ท่าอากาศยานของประเทศในภูมิภาคนี้ มีการพัฒนา ดังนี้

1. ท่าอากาศยานนานาชาติหลวงพระบาง

การท่องเที่ยวของลาวที่ได้ขยายตัวอย่างรวดเร็วนั้น เป็นปัจจัยให้มีจำเป็นต้องขยายท่าอากาศยานให้มีขนาดใหญ่ขึ้น เพื่อให้สามารถรองรับเครื่องบินโดยสารที่มีขนาดใหญ่ขึ้น เช่น โบอิง 737 และ แอร์บัส A-321/320 จากปัจจุบันซึ่งยังสามารถรองรับได้แค่ เครื่องบินโดยสารขนาดเล็กเช่น ATR72 หรือ MA60 หรือ แอนคอนอฟ-24 (AN-24) เท่านั้น โดยรัฐบาลลาวได้เงินกู้จากธนาคารส่งออกและนำเข้าของจีน จำนวน 57.8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เพื่อปรับปรุงท่าอากาศยาน หลังจากที่ทางการลาวได้ยกเลิกแผนการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งที่ 2 อันเป็นโครงการลงทุนจากประเทศไทย โดยให้เหตุผลว่าอยู่ห่างจากตัวเมืองเกินไปและยังจะต้องมีการลงทุนก่อสร้างสะพานข้ามลำน้ำโขง เนื่องจากสนามบินแห่งใหม่จะอยู่ฝั่งคนละฝั่งกับเมืองมรดกโลกหลวงพระบาง

การปรับปรุงดังกล่าว จะประกอบด้วย การก่อสร้างตอร์เนเวย์ให้ยาวขึ้นเป็น 2,800 เมตร กว้าง 45 เมตร พร้อมทางวิ่งเข้าสู่ลานจอดหรือแท็กซี่เวย์ 2 เส้นทาง จะมีการก่อสร้างบริเวณลานจอดใหม่ เพื่อให้เครื่องบิน 737 หรือ แอร์บัส A320/321 สามารถเข้าจอดได้พร้อมกัน 4 ลำ โดยการสำรวจ การออกแบบและก่อสร้าง-ขยาย ซึ่งคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 45 เดือน นอกจากนั้นจะมีการขยายและก่อสร้างเพิ่มเติมอาคารผู้โดยสารให้มีพื้นที่ใช้สอย 7,500 ตารางเมตร มีการติดตั้งลิฟท์ บันไดเลื่อน และระบบตรวจความปลอดภัยกระเป๋าและสัมภาระของผู้โดยสาร กำลังจะมีการติดตั้งระบบวิทยุการบิน และอุปกรณ์อิเล็กทรอนิกส์ทันสมัยได้มาตรฐานสากลอีกด้วย รวมทั้งการขยายและยกระดับถนนจากตัวเมืองไปยังท่าอากาศยาน และ ก่อสร้างบริเวณลานจอดรถให้ทันสมัย

2. ท่าอากาศยานชางยี

ท่าอากาศยานชางยี ของสิงคโปร์ เตรียมเปิดบริการสิ่งอำนวยความสะดวกด้านเอ็นเตอร์เทนเมนต์ เพื่อเตรียมรับฤดูกาลท่องเที่ยว ภายในลานจอดภายใต้ชื่อใหม่ HI-D LOUNGE โดยได้พันธมิตรกลุ่มพานาโซนิค เอเชียแปซิฟิก พีทีอี ออกแบบโครงสร้างลานจอดหรือห้องพักผู้โดยสารรอเครื่องบินบริเวณอาคารผู้โดยสารหลังที่ 2 ขาออกและต่อเที่ยวบิน

3. ท่าอากาศยานในภูมิภาคอาหรับ

6 ประเทศสภาความร่วมมืออ่าวเปอร์เซีย (จีซีซี) ซึ่งประกอบด้วย บาห์เรน คูเวต โอมาน กาตาร์ ซาอุดี-อาระเบีย และสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ได้ทุ่มเงินกว่า 38,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 1.2 ล้านล้านบาท) เพื่อแข่งขันด้านการก่อสร้างและพัฒนาท่าอากาศยาน หวังดึงดูดนักท่องเที่ยวและกระตุ้นอุปสงค์การโดยสารเครื่องบิน นอกจากนี้ ธุรกิจการบินในภูมิภาคอาหรับก็กำลังขยายตัวอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนหนึ่งมาจากการเติบโตของเศรษฐกิจในภูมิภาคเอเชีย ทำให้มีนักธุรกิจจากเอเชียเดินทางไปยังภูมิภาคอาหรับมากขึ้น

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

กรรมการผู้จัดการใหญ่ บกท. ได้กล่าวว่า เพื่อรองรับแผนวิสาหกิจ 10 ปี ในอนาคต บกท. จะเปิดรับสมัครนักบินเพิ่มอีกประมาณ 700-800 คน รองรับกับจำนวนเครื่องบินประมาณ 130 ลำ ขณะเดียวกันได้ส่งนักบินไปเรียนด้านการบินเพิ่มที่ บริษัท บางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ จำกัด ที่ถือเป็นสถาบันฝึกนักบินที่ได้มาตรฐาน มีเครื่องบินอุปกรณ์ฝึกบินพร้อม

ส่วนสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์นั้น นายกรัฐมนตรีเวียดนามเหวียนเตินยุง ได้สั่งการให้เวียดนามแอร์ไลน์ส่งเสริมฝึกนักบิน ผู้ช่วย พนักงานบริการ รวมทั้งช่างซ่อมบำรุง และร่วมมือกับสถาบันฝึกอบรมทั้งในประเทศและต่างประเทศ จัดตั้งศูนย์ฝึกนักบิน เพื่อฝึกอบรมบุคลากรด้านนี้ ทั้งฝ่ายการบิน ฝ่ายบริการ รวมทั้งฝ่ายช่างให้ทันการใช้งาน เนื่องจากสายการบินฯ กำลังขยายฝูงบินอย่างรวดเร็ว ซึ่งตามแผนพัฒนาที่มีการเปิดเผยในสัปดาห์นี้ คาดว่า จะมีจำนวนถึง 150 ลำในช่วงหลังปี พ.ศ.2563 หรือ อีก 13 ปีข้างหน้า

ภายใต้แผนพัฒนาและแผนการจัดซื้อเครื่องบินที่ได้รับอนุมัตินี้ ในปี 2553 หรืออีก 3 ปีข้างหน้า สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์จะมีเครื่องบินประเภทต่างๆ จำนวน 60 ลำ เพิ่มขึ้นเป็น 85 ลำ ในปี 2558 และในปี 2563 ทั้งฝูงก็จะมีเครื่องบินรวมกันเป็น 107 ลำ โดยล่าสุด นายกรัฐมนตรีเวียดนาม ได้ลงนามเมื่อสัปดาห์ที่แล้ว อนุมัติให้เวียดนามแอร์ไลน์ ดำเนินการจัดซื้อเครื่องบินอย่างเร่งด่วน

ด้านอื่นๆ

คณะนักวิจัยเนเธอร์แลนด์สามารถสรุปได้ ตัวเลขอย่างชี้เฉพาะว่า โอกาสที่จะเกิดลิ่มเลือด เพราะนั่งเครื่องบินที่นั่งชั้นประหยัดมีเพียง 1 ใน 4,656 ครั้งเท่านั้น

กว่า 50 ปีแล้วที่แวดวงวิทยาศาสตร์เชื่อมโยงเรื่องการเกิดลิ่มเลือดกับการนั่งเครื่องบินชั้นประหยัด แต่ยังไม่เคยมีใครคำนวณหาตัวเลขที่แท้จริงว่า ความเสี่ยงดังกล่าวมีอัตราส่วนเท่าใด ขณะที่สายการบินต่างๆ พากันแนะนำให้ผู้โดยสารชั้นประหยัดออกกำลังกายเพื่อลดความเสี่ยง ล่าสุด คณะนักวิจัยศูนย์การแพทย์ มหาวิทยาลัยไลเดน ศึกษากับพนักงานบริษัทข้ามชาติ 8,755 คน สอบถามข้อมูลเรื่องการโดยสารเครื่องบิน เช่น เกิดลิ่มเลือดในหลอดเลือดดำส่วนลึก หรือลิ่มเลือดประเภทอื่นหรือไม่ พบว่า ความเสี่ยงดังกล่าวมีเพียง 1 ใน 4,656 ครั้งเท่านั้น

ผลการศึกษาพบว่า โอกาสเกิดลิ่มเลือดในหลอดเลือดจะเพิ่มขึ้นเมื่อขึ้นเครื่องบินบ่อยครั้งในช่วงเวลาไม่ห่างกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งการโดยสารเที่ยวบินระยะไกล กลุ่มที่มีความเสี่ยงเป็นพิเศษคือ คนอายุต่ำกว่า 30 ปี ผู้หญิงที่กินยาคุมกำเนิด คนที่ตัวเตี้ยหรือสูงผิดปกติ คนที่มีน้ำหนักตัวเกิน และลิ่มเลือดมักจะอยู่ในร่างกายเป็นเวลานานถึง 2 สัปดาห์ หลังการโดยสารเครื่องบิน.

ในช่วงเดือนนี้ มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ การที่หน่วยงานด้านการบินต่างให้ความสนใจกับเรื่องการใช้พลังงานทดแทนน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งมีราคาสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการแก้ไขสภาวะโลกร้อน ซึ่งทั้งสองจะเป็นประเด็นที่หน่วยงานด้านการบินทุกฝ่ายจะต้องร่วมกันพัฒนาต่อไป

สำหรับในไทยนั้น ประเด็นสายการบินต้นทุนต่ำ ยังคงเป็นประเด็นที่หน่วยเกี่ยวข้องของไทยต้องให้ความสำคัญ ทั้งในเรื่องของมาตรฐานความปลอดภัย และเรื่องการแข่งขันในการราคาขายที่ต่ำเกิน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมสายการบินต้นทุนต่ำ อุตสาหกรรมการบินโดยภาพรวม ตลอดจนอุตสาหกรรมอื่นที่เกี่ยวข้อง

อย่างไรก็ตาม ในช่วงเดือนนี้ เป็นช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว ซึ่งเป็นช่วงคึกคักของอุตสาหกรรมการบิน และเป็นช่วงที่สร้างรายได้ให้แก่สายการบินต่างๆ แต่ในขณะเดียวกัน เรื่องความปลอดภัยในการเดินอากาศก็ยังคงเป็นประเด็นที่สายการบินต้องให้ความสำคัญอย่างยิ่ง

นอกจากนี้ สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ยังได้มีบริษัทธุรกิจการบินทั่วไป ซึ่งให้บริการเครื่องบินเจ็ทเช่าเหมาลำเปิดตัวขึ้นใหม่ อีกหนึ่งบริษัท ซึ่งยังได้ให้บริการในด้านบริหารจัดการอากาศยาน ซ่อมบำรุงอากาศยาน และบริหารจัดการภาคพื้นดิน อีกด้วย ซึ่งหาก สบพ. สามารถเป็นพันธมิตรกับบริษัทนี้ ก็น่าจะช่วยพัฒนางานของ สบพ. ได้

สำหรับ สบพ. นั้น ประเด็นที่น่าสนใจ คือ เรื่องแผนการผลิตนักบินของการบินไทย ซึ่งตามแผนวิสาหกิจ 10 ปี ของ บกท. นั้น จะมีการผลิตนักบินถึง 700-800 คน นั่นคือ บกท. มีแผนผลิตนักบินปีละประมาณ 70-80 คน ซึ่งเป็นจำนวนที่ค่อนข้างมาก ดังนั้น สบพ. จึงควรต้องพิจารณาเตรียมการเพื่อดึงดูดค่า บกท. กลับมา รวมทั้งเตรียมจัดการฝึกอบรมให้ได้ตรงตามความต้องการของ บกท. นอกจากนี้ ทางสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ก็มีความต้องการเร่งด่วนที่จะผลิตบุคลากรด้านการบินในทุกสายงาน ดังนั้น จึงเป็นอีกตลาดหนึ่งที่น่าสนใจสำหรับ สบพ. อย่างมาก

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน