

ในช่วงเดือนกรกฎาคม มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคที่น่าสนใจ ดังนี้

ความเคลื่อนไหวของผู้ใช้บริการเครื่องบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา เพิ่มขึ้นเป็น 11.1 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.5 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน และในช่วง 6 เดือนแรกเพิ่มขึ้นร้อยละ 5.1% เป็น 65 ล้านคน เทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศ (คาร์โก) ในเดือนมิถุนายน เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.9 เป็น 4.4 ล้านตัน และช่วง 6 เดือนแรกเพิ่มขึ้นร้อยละ 4.7 เป็น 25.77 ล้านตัน

ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวทางด้านสายการบิน ทั้งสัญชาติไทยและสัญชาติต่างประเทศ มีดังนี้

สายการบินสัญชาติไทย

บกท. ได้ยกเลิกแผนการจัดตั้งสายการบินเอื้องหลวง แอร์ไลน์ แล้ว เนื่องจาก บกท. ได้ถือหุ้นสายการบินนกแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ อยู่แล้วถึงร้อยละ 39 อย่างไรก็ตาม แต่เดิมนั้น สายการบินเอื้องหลวงจะเป็นสายการบินที่ทำการบินเส้นทางภายในประเทศแบบ Point to point แทน บกท. เพื่อลดรายจ่ายของ บกท. และสนับสนุนให้เพิ่มจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินมายังท่าอากาศยานกรุงเทพ แต่หลังจากท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้วนั้น ท่าอากาศยานกรุงเทพจะกลายเป็นท่าอากาศยานที่รองรับเครื่องบินประเภทเช่าเหมาลำ และเครื่องบินของหน่วยงานราชการ ดังนั้น จึงเห็นว่าไม่มีความจำเป็นจะต้องมีสายการบินเอื้องหลวง แอร์ไลน์

สำหรับแผนการที่จะเพิ่มจำนวนผู้โดยสารของ บกท. ในช่วงเวลาอันใกล้นี้ ได้แก่

1. ปรับเพิ่มเที่ยวบิน กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ เป็น 72-75 เที่ยวบินต่อเดือน จากเดิม 63 เที่ยวบินต่อเดือน หรือวันละ 9 เที่ยวบิน และมีการเปลี่ยนเครื่องบินให้มีขนาดใหญ่ขึ้น โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดนักขัตฤกษ์ และวันหยุดเสาร์-อาทิตย์ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่จะเดินทางมาเยี่ยมชมงานมหกรรมพืชสวนโลกเฉลิมพระเกียรติฯ ราชพฤกษ์ 2549

2. การเพิ่มประสิทธิภาพการเชื่อมโยงเครือข่ายการบิน ซึ่งผลจากการที่ได้ให้กลุ่มพันธมิตร สตาร์-อัลไลแอนซ์ มาเป็นที่ปรึกษาเรื่องการเชื่อมต่อเที่ยวบิน เมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมา ทำให้การเชื่อมโยงเครือข่ายการบินเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น โดยตารางบินฤดูหนาวที่จะเริ่มใช้ในช่วงปลายเดือนกันยายน 2549 ซึ่งสอดคล้องกับกำหนดการเปิดให้บริการสนามบินสุวรรณภูมิของรัฐบาลในวันที่ 28 กันยายน 2549 จะยังทำให้

การเชื่อมต่อเที่ยวบินได้ผู้โดยสารมากขึ้น คาดว่าจะเพิ่มร้อยละ 5-7 จากที่ในปีที่ผ่านมาผู้โดยสารเชื่อมต่อในช่วงตารางบินฤดูหนาวมี 1.2 ล้านคน

3. การเชื่อมต่อกับสายการบินในอินโดจีน เพื่อสร้างเครือข่ายให้ไทยเป็นศูนย์กลางของอินโดจีนในการเชื่อมต่อไปยังประเทศในภูมิภาคยุโรปและออสเตรเลีย

นอกจากนี้ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินแล้ว บกท. ยังเตรียมปรับค่าใช้จ่ายของผู้โดยสารใน 2 ชนิด คือ

1. ค่าธรรมเนียมน้ำมันในเส้นทางที่ต้องมีการแวะพักใหม่ เช่น มะนิลา-กรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต จากเดิมที่จะคิดค่าธรรมเนียมน้ำมันแยกเป็น 2 ส่วน คือ มะนิลา-กรุงเทพฯ และจากกรุงเทพฯ-แฟรงก์เฟิร์ต ก็จะคิดค่าธรรมเนียมน้ำมันส่วนเดียวคือ มะนิลา-แฟรงก์เฟิร์ต เพื่อให้สามารถแข่งขันด้านราคากับสายการบินอื่นได้

2. ค่าธรรมเนียมภาษีสนามบิน เนื่องจากเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ ซึ่ง บกท. จะมีค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 15 จากที่เคยอยู่ท่าอากาศยานกรุงเทพ ดังนั้น จะต้องทำการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมภาษีสนามบิน จากที่เคยเก็บผู้โดยสาร 500 บาทต่อคน เป็น 700 บาท เพื่อเป็นการปรับตัวไม่ให้สายการบินขาดทุน และจะมีการบริหารจัดการเพื่อให้ได้กำไร โดยพยายามเพิ่มอัตราความจุผู้โดยสารต่อเที่ยวให้ได้มากที่สุด รวมทั้งเน้นการจำหน่ายตั๋วแบบเครือข่ายเน้นให้ผู้โดยสารซื้อตั๋วแบบคอนเนคไฟลท์ รวมถึงการปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวก และความบันเทิงในเครื่องบินให้มากขึ้น

ส่วนทางด้านสายการบินต้นทุนต่ำนั้น ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และวันทูโก สนับสนุนให้ ทอท. เร่งก่อสร้างโลว์คอสต์ เทอร์มินัล ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อให้มีการแยกสัดส่วนของผู้โดยสารอย่างชัดเจน พร้อมเปิดเผยถึงการย้ายการให้บริการจากท่าอากาศยานกรุงเทพ ไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการในวันที่ 28 กันยายน ว่ากำลังอยู่ในระหว่างตัดสินใจปรับรูปแบบการดำเนินการบางประเภทในการลดค่าใช้จ่ายของสายการบินลง และสายการบินโลว์คอสต์มีความเห็นตรงกันว่าสามารถแบกรับภาระตามเดิมได้ เช่น ค่าแลนดิ้งสนามบิน ยกเว้นระบบลำเลียงสัมภาระแบบที่ ทอท. กำหนดไว้ เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินโลว์คอสต์รวมกันมีจำนวนสูงกว่า 10,000 คนต่อวัน ซึ่งมีค่าใช้จ่ายในระบบ 40-50 บาทต่อหัว ทำให้ไม่สามารถแบกรับภาระไหว

อย่างไรก็ตาม สายการบินต้นทุนต่ำหลายสายการบินได้มีการปรับเพิ่มเที่ยวบินมากขึ้น ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางบิน	เครื่องบินที่ใช้	ความถี่	หมายเหตุ
นกแอร์	กรุงเทพฯ-เลย์	ATR-72 (บรรทุกผู้โดยสารได้ 66 ที่นั่ง)	2 เที่ยวบิน/สัปดาห์	-
	กรุงเทพฯ-เชียงใหม่	ATR-72	1 เที่ยวบิน/วัน	-
	กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี	ATR-72	1 เที่ยวบิน/วัน	-
	กรุงเทพฯ-กระบี่	ATR-72	1 เที่ยวบิน/วัน	-

สายการบิน	เส้นทางบิน	เครื่องบินที่ใช้	ความถี่	หมายเหตุ
นกแอร์ (ต่อ)	กรุงเทพ- สุราษฎร์ธานี	ATR-72	1 เที่ยวบิน/วัน	-
	กรุงเทพ-บึงกาฬ	ATR-72	1 เที่ยวบิน/วัน	-
ไทยแอร์เอเชีย	กรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง	โบอิง 737 (บรรทุกผู้โดยสารได้ 148 ที่นั่ง)	-	- เริ่มให้บริการ 16 ส.ค. 49 - เที่ยวบินปลายทางต่างประเทศแห่งที่ 9
	ฮานอย เวียดนาม - กัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย	-	ทุกวันในสัปดาห์	-

และในเดือนตุลาคมนี้ นกแอร์จะได้เครื่องบินมาจากการบินไทยอีก 2 ลำ เป็นเครื่อง โบอิง 737-400 ไร่่ไร่ก็ตาม สำหรับเส้นทางมาเก่า ได้กำหนดว่าจะเริ่มบินในปี 2550

สายการบินต่างชาติ

สรุปการปรับเพิ่มและลดเที่ยวบินและเส้นทางบินของสายการบินต่างชาติ มีดังนี้

สายการบิน	เส้นทางบิน	หมายเหตุ
ไชน่าอีสเทิร์น แอร์ไลน์ส (จีน)	นครเซี่ยงไฮ้ – กรุงเทพฯ ติเบต	
แอร์ ไชน่า (จีน)	เมืองเฉิงตู มณฑลเสฉวน – กรุงเทพฯ	เพิ่มเที่ยวบินจาก เป็นวันละ 10 เที่ยวบิน จากเดิมวันละ 8 เที่ยวบิน
สายการบินไหหนาน (จีน)	เมืองซีอาน – กรุงเทพฯ	
แอร์ฟรานซ์	เวียดนามไปยังกรุงปารีส	- เพิ่มจาก 5 เที่ยวบิน เป็น 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ - ใช้เครื่องบินโดยสารแอร์บัส 340
ไทเกอร์ แอร์เวย์ส (สิงคโปร์)	สิงคโปร์-กรุงเทพฯ สิงคโปร์-หาดใหญ่ สิงคโปร์-กระบี่	เพิ่มเป็น 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ เพิ่มเป็น 2 เที่ยวบิน/สัปดาห์ เพิ่มเป็น 2 เที่ยวบิน/สัปดาห์ **จำนวนเที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯ-สิงคโปร์รวมเป็น 41 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ **
สายการบินเอทิฮัด (สหรัฐอาหรับเอมิเรตส์)	กรุงเทพฯ – ปารีส	ความถี่ 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (ทุกวัน ยกเว้นวันอังคาร) โดยเที่ยวบินที่ EY 404

สายการบิน (ต่อ)	เส้นทางบิน (ต่อ)	หมายเหตุ (ต่อ)
เจ็ตสตาร์ (สายการบินต้นทุนต่ำ เครือ แคว้นตัสของออสเตรเลีย)	เมลเบิร์น-กรุงเทพฯ และ ชิดนีย์-ภูเก็ต	จะเปิดบริการในพฤศจิกายนนี้ 3 เที่ยวบินต่อ 1 สัปดาห์ คาดว่าจะมีผู้โดยสารเฉลี่ยประมาณ 3,000-3,500 คนต่อสัปดาห์ เตรียมเปิดเส้นทางการบินระหว่าง ออสเตรเลีย-โอซากา, ออสเตรเลีย-โฮจิ มินท์, ออสเตรเลีย-บาห์ลี และ ออสเตรเลีย-ฮอนโนลูลู ในปี 2551

จะเห็นว่า สายการบินของจีนหลายสาย มีการเพิ่มเส้นทางบินและเที่ยวบินไปยังกรุงลาซา ประเทศทิเบต ซึ่งทิเบตเอง ก็จะเปิดสนามบินแห่งที่ 3 ในเมืองหยิงจี ห่างจากกรุงลาซา 400 กิโลเมตรภายในเดือนนี้ และ เที่ยวบินที่จะมาลงจอดสนามบินนี้คาดว่าจะเป็เที่ยวบินจากเมืองเฉิงตูของจีน

นอกจากนี้ จีนยังได้พัฒนากิจการบินของประเทศ โดยได้ร่วมลงนามกับฮ่องกงในข้อตกลงด้านการบิน และเปิดทางให้สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก สายการบินใหญ่ที่สุดของฮ่องกง นำผู้โดยสารเดินทางไปยังนครเซี่ยงไฮ้ได้ ซึ่งข้อตกลงปัจจุบันครอบคลุมเส้นทางระหว่างจีนและฮ่องกง 45 เส้นทาง และข้อตกลงฉบับใหม่จะทำให้มีเส้นทางเพิ่มขึ้นอีก 11 เส้นทาง เชื่อมระหว่างฮ่องกงกับเมืองต่างๆ ในจีน สายการบินไชน่า แอร์ไลน์ สายการบินที่ใหญ่ที่สุดในไต้หวัน ได้เปิดเที่ยวบินคาร์โกระหว่างไต้หวันและจีนขึ้นเป็นครั้งแรกนับตั้งแต่ปี 2492 แต่ไต้หวันยังไม่เปิดให้บริการเที่ยวบินตรงและยังไม่เปิดบริการเดินเรือโดยตรงไปยังจีน ทั้งนี้เพื่อความมั่นคงของประเทศ

ส่วนความเคลื่อนไหวของสายการบินในประเทศมาเลเซีย นั้น สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ สายการบินแห่งชาติ ปรับลดอัตราค่าโดยสารเที่ยวบินในประเทศ เพื่อให้สามารถแข่งขันกับสายการบินราคาถูกอย่างแอร์เอเชีย ซึ่งเตรียมจะเปิดเที่ยวบินภายในประเทศของมาเลเซียหลายเส้นทาง หลังรัฐบาลมาเลเซียเปิดโอกาสให้สายการบินอื่นเข้ามาให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศมากขึ้น โดยจะเริ่มมีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคมนี้ นอกจากนี้ มาเลเซียแอร์ไลน์ ยังจะปรับลดพนักงานลง 6,000 คนในอีก 2 ปีข้างหน้า อันเป็นส่วนหนึ่งตามแผนการพลิกฟื้นสถานะของบริษัทฯ ในขณะที่ สายการบินแอร์เอเชีย มีแผนที่จะบินสู่จีนและอินเดียช่วงต้นปี 2550 นี้ ซึ่งเป็นช่วงที่มาเลเซียเปิดเสรีในภาคอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากจีนและอินเดียเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง นอกจากนี้ ยังมีเป้าหมายไปที่เมืองหลวงของประเทศต่างๆ ในเอเชีย รวมทั้งสิงคโปร์ และจุดหมายปลายทางเพื่อการพักผ่อนต่างๆ ภายใต้นโยบายการบินใหม่ของมาเลเซีย ซึ่งจะมีผลบังคับใช้ในวันที่ 1 สิงหาคมนี้ โดยแอร์ เอเชียจะได้เข้าครอบครองเส้นทางบินภายในประเทศกว่า 99 เส้นทางบินของมาเลเซีย แอร์ไลน์

ธุรกิจการบินเช่าเหมาลำ

สายการบิน Far Transport Corp. ของไต้หวัน ได้จัดเครื่องบินเช่าเหมาลำสำหรับนักท่องเที่ยวชาวไต้หวัน จำนวนประมาณ 3,200 คน เพื่อเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดสุราษฎร์ธานี รวม 16 เที่ยวบิน

นอกจากนี้ สายการบิน ทรานแอร์ โร้ ฟอर्स” ของรัสเซีย ก็จะร่วมกับบริษัททัวร์ในรัสเซีย จัดเช่าเหมาลำเพื่อเดินทางมาท่องเที่ยวที่จังหวัดภูเก็ตและกระบี่ ด้วยเช่นกัน ซึ่งคาดว่าจะมีเที่ยวบินเช่าเหมาลำเดินทางมาภูเก็ตเดือนละประมาณ 3 เที่ยวบิน ตั้งแต่ ส.ค.49-เม.ย.50 สำหรับภูเก็ตนั้น ล่าสุด บริษัททัวร์จากเดนมาร์กก็เตรียมที่จะเช่าเหมาลำเครื่องบินมายังภูเก็ต สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบินอีกด้วย

ในปัจจุบันธุรกิจเช่าเหมาลำอากาศยานกำลังได้รับความนิยมเป็นอย่างสูง โดยผู้โดยสารหลักเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในจังหวัดต่างๆ ของประเทศไทย โดยเฉพาะจังหวัดในภาคใต้ ซึ่งเป็นจุดหมายปลายทางที่ได้รับความนิยม โดยบริษัททัวร์ภายในประเทศนั้นๆ เป็นผู้ประสานการจัดเช่าเหมาลำดังกล่าว การท่องเที่ยวของไทยเป็นจุดแข็งซึ่งสามารถดึงดูดนักท่องเที่ยวจากประเทศต่างๆ ให้เดินทางมาท่องเที่ยวได้ ซึ่งก็จะส่งผลย้อนกลับมายังอุตสาหกรรมการบินของไทยด้วย เนื่องจากเป็นอุตสาหกรรมที่ต่อเนื่องกัน โดยหากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวเติบโต อุตสาหกรรมการบินก็มีแนวโน้มที่จะโตตามด้วย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยอื่นๆ ที่ต้องพิจารณาประกอบ ก็คือ ภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งมีผลต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

โบอิงกรุ๊ป กลุ่มบริษัทผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของสหรัฐอเมริกา คาดการณ์แนวโน้มสถานการณ์ความต้องการเครื่องบินพาณิชย์ สรุปได้ดังนี้

1. สายการบินต่างๆ ทั่วโลกจะทุ่มเงินรวมแล้วถึง 2.6 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 98.8 ล้านล้านบาท) ในการซื้อเครื่องบินใหม่ในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยสายการบินเหล่านี้จะขยายฝูงบินด้วยเครื่องบินเล็กขนาดความจุ 100-400 ที่นั่ง ในขณะที่ความต้องการเครื่องบินขนาดเล็กดังกล่าวกำลังเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้จากต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น คาดว่าสายการบินจำนวนมากจะปรับปรุงฝูงบินด้วยเครื่องบินที่ประหยัดน้ำมันยิ่งขึ้น
2. ภายในปี 2568 หรือในอีก 20 ปี สายการบินทั่วโลกจะได้รับการส่งมอบเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินขนส่งสินค้าใหม่ราว 27,200 ลำ หรือคิดเป็นสองเท่าของฝูงบินทั้งหมดของโลกในขณะนี้
3. ตลาดการบินที่ต้องการเครื่องบินใหม่มากที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชีย ซึ่งมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยคิดเป็นสัดส่วน 36% ของตลาดมูลค่า 2.6 ล้านล้านดอลลาร์ที่โบอิงคาดการณ์ไว้ นอกจากนี้ ตลาดการบินใหม่ที่ต้องการเครื่องบินมาก ก็คือ ภูมิภาคละตินอเมริกา ตะวันออกกลาง และแอฟริกา

อย่างไรก็ดี คำคาดการณ์ดังกล่าวของโบอิงขัดคำคาดการณ์ของแอร์บัสเมื่อ 2 ปีก่อน ซึ่งแอร์บัสเชื่อว่าความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่จะมีมากขึ้นในอนาคต ซึ่งเครื่องบินแอร์บัส เอ380 ของแอร์บัสจะเป็นคู่แข่งสำคัญที่จะพิสูจน์คำคาดการณ์ดังกล่าว ขณะที่โบอิงคาดว่าเครื่องบินขนาดเล็กที่มีทางเดินระหว่างแถวที่นั่งตอนเดียวและสองตอนจะครองส่วนแบ่งสูงสุดของยอดขายซื้อเครื่องบินในสัดส่วนถึง 86% เมื่อเครื่องบิน เอ 380 ยังไม่มียอดขายเข้ามาเลยในปีนี้ โดยความสนใจของลูกค้าส่วนใหญ่กลับมาอยู่ที่เครื่องบินขนาดเล็กแบบทางเดินระหว่างแถวที่นั่งตอนเดียว หรือซิงเกิลไอส์ เช่น เอ 319 และ เอ 321 แทน นอกจากนี้ แอร์บัสยังประสบกับความเสียหายครั้งใหญ่จากการเลื่อนส่งมอบเครื่องบิน เอ 380 ออกไปเมื่อไม่นานมานี้

ล่าสุดโบอิงคาดว่าจะได้รับคำสั่งซื้อจากสายการบินสหรัฐฯ ในไม่ช้านี้ ถึงแม้ว่าอุตสาหกรรมสายการบินของสหรัฐฯ จะทรงตัวจากการรายงานผลกำไรไตรมาสแรกในช่วง 5 ปีที่ผ่านมา แต่ด้วยค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นทำให้สายการบินในสหรัฐฯ ต้องการเครื่องบินใหม่จากโบอิง โดยสายการบินส่วนใหญ่พร้อมจะมีคำสั่งซื้อในปี นี้ โดยในครึ่งปีแรกของปีนี้ มีคำสั่งซื้อจำนวน 487 ลำ เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้ว ซึ่งมีเพียง 439 ลำ ส่วนแอร์บัสนั้นคำสั่งซื้อลดลงในช่วง 6 เดือนที่ผ่านมา จาก 276 ลำ เป็น 117 ลำ ซึ่งไม่ได้คิดคำสั่งที่มีปัญหา สำหรับโบอิง รุ่น 787 เป็นรุ่นที่น่าติดตาม เนื่องจากเป็นเครื่องบินลำแรก ที่มีลักษณะเด่นที่ลำตัวและปีก ที่ทำจากวัสดุอื่นแทนอลูมิเนียม ซึ่งพร้อมจะทดสอบในกลางปีหน้า โดยโบอิงคาดว่าจะส่งมอบเครื่องบินลำแรกให้ลูกค้าในปี 2008 เช่นเดียวกับ รุ่น 787-10 ที่พัฒนาขึ้นและมีขนาดใหญ่ขึ้น คาดว่าจะส่งมอบได้ประมาณปี 2012

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ทอท. มีแผนงานที่จะพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้เป็นศูนย์กลางขนส่งสินค้าในภูมิภาค โดยจะเน้นการเชื่อมโยงการขนส่งทางอากาศกับทุกภูมิภาคในประเทศ โดยภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีการจัดพื้นที่ของคลังสินค้าปลอดภาษี เพื่อประโยชน์สำหรับผู้ประกอบการธุรกิจส่งออก-นำเข้าสินค้า ให้สามารถนำสินค้าเข้าจัดเก็บโดยปลอดภาษีเพื่อรอการส่งออกต่อไป ซึ่งจะสามารถช่วยเร่งระยะเวลาพิธีการศุลกากรและการขนส่งสินค้าได้จาก 3 วัน เหลือภายใน 1 วัน รวมทั้งผู้ประกอบการยังไม่มีภาระด้านภาษีและสามารถประหยัดค่าขนส่งที่ต้องนำเข้าสินค้าไปจัดเก็บในคลังสินค้าที่อยู่ในพื้นที่ห่างไกล ซึ่งทั้งหมดจะก่อให้เกิดประโยชน์และมูลค่าเพิ่มทางเศรษฐกิจ โดยผู้รับผิดชอบดำเนินการ คือ TAGS อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน TAGS ดำเนินธุรกิจหลัก 5 ประเภท คือ การให้บริการคลังสินค้า การให้บริการคลังสินค้าเร่งด่วน การให้บริการลานจอดอากาศยาน การให้บริการสัญญาพิเศษ และการบริการด้านโดยสาร

ในส่วนของ บกท. เอง ก็ได้เตรียมสร้างอาคารคลังสินค้าของบริษัทฯ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยจะให้พื้นที่คลังสินค้าเดี่ยวที่ใหญ่ที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และแบ่งพื้นที่บริการเป็น 3 ส่วน คือ ส่วนแรกจะเป็นอาคารคลังสินค้าระหว่างประเทศ ซึ่งสามารถเก็บพัสดุได้ 966,000 ตัน และจะขยายเป็น 1.2 ล้านตันในเฟส 2

ซึ่งจะสร้างในระหว่างปี 2010 และ ปี 2014 ในส่วนที่สองจะเป็นคลังสินค้าภายในประเทศ ซึ่งมีพื้นที่เก็บพัสดุประมาณ 10,500 ตารางเมตร โดยจะตั้งอยู่นอกเขตคลังสินค้าปลอดภาษี และส่วนที่สาม อีก 1,600 ตารางเมตร เป็น mail centre ซึ่งจะตั้งอยู่ภายในอาคารผู้โดยสาร โดยจะนำเทคโนโลยีและเครื่องมือใหม่ล่าสุดเข้ามาใช้ หนึ่งสำหรับการลงทุนของการบินไทยที่สนามบินสุวรรณภูมินั้นมี 6 กิจกรรม ได้แก่ การบริการลูกค้าภาคพื้น การบริการลานจอดและอุปกรณ์ภาคพื้น การพาณิชย์สินค้าและไปรษณียภัณฑ์ คราวการบิน การซ่อมบำรุงอากาศยาน และฝ่ายปฏิบัติการ

ด้านท่าอากาศยาน

ปัจจุบัน ทอท. มีแผนการที่จะผลักดันยุทธศาสตร์ท่าอากาศยาน สนับสนุนระบบโลจิสติกส์ของกลุ่มภูมิภาคให้เกิดผลทางปฏิบัติ ทอท. จะผลักดันท่าอากาศยานที่อยู่ในความดูแล 5 แห่ง คือ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ท่าอากาศยานหาดใหญ่ ท่าอากาศยานภูเก็ต และท่าอากาศยานเชียงราย โดย ทอท. จะเร่งพัฒนายุทธศาสตร์เพื่อสนับสนุนระบบโลจิสติกส์และการท่องเที่ยวในภูมิภาคอาเซียนของจังหวัดภาคใต้ (สงขลา สตูล ตรัง และภูเก็ต) ซึ่งกระทรวงคมนาคมและกระทรวงการคลัง กำหนดยุทธศาสตร์ทางบกและทางอากาศเพื่อความเป็นเลิศในภูมิภาค

สำหรับนโยบายทางอากาศได้กำหนด 3 ยุทธศาสตร์สำคัญ คือ

- 1) โกลบอล ดิสตริเนชัน เน็ตเวิร์ก โดยขยายเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุมทั่วโลก เป็นศูนย์กลางโลจิสติกส์ของสินค้าในกลุ่มประเทศจีเอ็มเอส และเอเชียใต้
- 2) พัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติให้เป็นประตูระดับโลก โดยให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นประตูสู่ระดับโลก และให้ท่าอากาศยานเชียงใหม่และภูเก็ตเป็นประตูสู่ภูมิภาค
- 3) เป็นศูนย์กลางของโลจิสติกส์ ของโลกด้านอาหาร ผัก ผลไม้สด ดอกไม้ แฟชั่น ชิ้นส่วน-อิเล็กทรอนิกส์ อะไหล่รถยนต์ และเครื่องประดับ โดยมีสนามบินภูเก็ต เป็นประตูสู่ภูมิภาคอาเซียน เช่น สิงคโปร์ อินโดนีเซีย เป็นต้น

ดังนั้น การแปลงยุทธศาสตร์โลจิสติกส์และการท่องเที่ยวของภาคใต้ ไปสู่การปฏิบัติ นับว่ามีความสำคัญเป็นอย่างยิ่ง ต่อการเป็นผู้นำและมีศักยภาพในการแข่งขันในภูมิภาค ซึ่งต้องอาศัยความร่วมมืออย่างจริงจังจากรัฐบาล เอกชนและท้องถิ่น ในเบื้องต้นควรเน้นพื้นที่ปฏิบัติการ 3 จังหวัด คือ สงขลา ตรัง และสตูล โดยใช้ฐานการคมนาคมขนส่งทางอากาศของท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ ให้เครือข่ายขนส่งทางน้ำและทางบกได้ทั้ง 3 จังหวัด ซึ่งสอดคล้องกับ ทอท. ที่มีวิสัยทัศน์ในการเป็นท่าอากาศยานเพื่อชุมชน การขนส่งผู้โดยสารและสินค้าสนับสนุนทางภาครัฐ เอกชน และชุมชนในท้องถิ่น ในแต่ละภูมิภาคของประเทศ โดยเฉพาะภาคใต้ ซึ่งมีท่าอากาศยานทางยุทธศาสตร์ การเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ทั้งด้านการท่องเที่ยว ธุรกิจ และการขนส่งสินค้าพัสดุต่าง ๆ

สำหรับความคืบหน้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น การทดสอบท่าอากาศยานฯ เมื่อวันที่ 29 กรกฎาคม นั้น สายการบินต่างๆ รวม 6 บริษัท ได้นำเครื่องบินลงจอดและออกเดินทางไปยังจังหวัดสำคัญ รวม 21 เที่ยวบิน โดยการเปิดให้บริการทำการบินเชิงพาณิชย์ภายในประเทศครั้งแรกนี้ ขอ. ได้ออกใบอนุญาตใช้พื้นที่ท่าอากาศยานเพื่อการเดินอากาศ (Interim Aerodrome Certificate) สำหรับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแบบชั่วคราว มีผลบังคับใช้ 6 เดือน เป็นการอนุญาตในส่วนความพร้อมด้านกายภาพของสนามบิน ส่วนการออกใบอนุญาตการใช้สนามบิน (Aerodrome Certificate) ต้องรอให้มีการตรวจสอบความพร้อมทางการบริหารจัดการด้านการบิน (Operation) จะต้องรอให้เปิดทำการบินก่อน ซึ่งหลังจากนั้น ขอ. จะส่งเจ้าหน้าที่เข้าไปตรวจสอบและออกใบรับรองให้ภายใน 1 เดือน

อย่างไรก็ตาม การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อสายการบินต้นทุนต่ำ ในทุกกรณี กล่าวคือ

1. กรณีเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานเดียว จะทำให้ต้นทุนการให้บริการของสายการบินฯ เพิ่มขึ้นอย่างมาก เนื่องจาก ทอท. มีแผนที่จะขึ้นค่าบริการสนามบินทั้งหมด เช่น แลนด์ คีฟ ที่จะปรับขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30 ค่าเช่าพื้นที่สำนักงานและคลังสินค้าขึ้นราวร้อยละ 40 โดยยังไม่รวมค่าธรรมเนียมสนามบินที่สายการบินต้องไปชำระกับผู้โดยสารอีก
2. กรณีเปิดใช้ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ กรณีที่ระบุว่าจะไม่มีการลงทุนสุวรรณภูมิในเฟส 2 เพื่อขยายขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร จะทำให้สุวรรณภูมิเต็ม 45 ล้านคนต่อปี ภายใน 3 ปี และจะพิจารณาใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อรองรับแทนนั้น ในประเด็นนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจะได้รับผลกระทบมากเช่นกัน เพราะโลว์คอสต์ ไม่สามารถรับรองค่าใช้จ่ายในเรื่องการย้ายสำนักงานอีกได้ นอกจากนี้ ผู้โดยสารของโลว์คอสต์ มีจำนวนรวม 7-8 ล้านคนต่อปีแล้ว คาดว่า อีก 2 ปี จะมีจำนวนมากถึง 10 ล้านคน ซึ่งถือเป็น 1 ใน 4 ของผู้โดยสารทั้งหมด

อย่างไรก็ตาม กลุ่มสายการบินโลว์คอสต์ ได้แก่ ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และโอเรียนท์ไทย บาย วัน-ทู-โก มีความเห็นร่วมกันว่า รัฐบาลควรชัดเจนว่าสุวรรณภูมิเป็นสนามบินเดียว (Single Airport) แล้วมุ่งเน้นไปที่การสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์) แยกขึ้นมาต่างหาก จะเกิดประโยชน์มากกว่า เพื่อความสะดวกในเรื่องของบริการ และการแบ่งเบาภาระจราจรภายในสนามบิน โดยระยะแรกอาคารดังกล่าวน่าจะรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 10 ล้านคนต่อปี ซึ่ง ทอท. ได้รับไว้พิจารณา โดยจะแต่งตั้งคณะกรรมการขึ้นมาชุดหนึ่งเพื่อศึกษาแผนการลงทุนสร้างโลว์คอสต์ เทอร์มินัล ซึ่งเบื้องต้นประเมินว่าจะใช้งบลงทุนราว 500-600 ล้านบาท เป็นการตั้งงบลงทุนไว้ในปีงบประมาณ 2550

ทอท. คาดการณ์ว่า ธุรกิจของทั้ง 3 สายการบินจะทำรายได้ให้ ทอท. มากถึง 3 พันล้านบาทต่อปี จากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการรวมกันกว่า 7 ล้านคน การลงทุนในครั้งนี้จึงถือว่าคุ้มค่า โดยคาดว่าจะใช้เวลาก่อสร้างประมาณ 12-16 เดือน นอกจากนี้ ประเทศคู่แข่ง อย่างมาเลเซียหรือสิงคโปร์ ต่างก็เปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำไปแล้ว ในขณะที่ไทยยังไม่ได้เริ่มดำเนินการ

ส่วนความคืบหน้าของท่าอากาศยานในต่างประเทศนั้น ประเทศเวียดนามเตรียมผลักดันสนามบินจูลาย (Chu Lai) เป็นสนามบินนานาชาติ ซึ่งครั้งหนึ่งสนามบินนี้เคยถูกใช้เป็นฐานทัพของกองทัพสหรัฐฯ ในสงครามเวียดนาม ตั้งอยู่ห่างจากเมืองดานังไปราว 100 กม. โดยมีเป้าหมายที่จะทำให้สนามบินจูลาย เป็นหนึ่งใน 6 สนามบินนานาชาติที่ใหญ่ที่สุดของเวียดนาม การก่อสร้างจะเริ่มตั้งแต่ปี 2549 - 2553 ให้สามารถรองรับเครื่องบิน โบอิง 767 และแอร์บัส 302 ได้ และสามารถขนส่งผู้โดยสารได้อย่างน้อย 4 ล้านคน และสินค้าได้เป็นจำนวน 5 ล้านตันต่อปี

ท่าอากาศยานชางจีของสิงคโปร์ได้ร่วมมือกับท่าอากาศยาน Sheremetyevo ของรัสเซีย ในการจัดการและปฏิบัติการอาคารผู้โดยสารใหม่ในเมืองมอสโก โดยอาคารผู้โดยสารดังกล่าวมีเนื้อที่ 46,800 ตร.ม. สามารถรองรับผู้โดยสารได้ประมาณ 5 ล้านคนต่อปี เตรียมเปิดทำการในปี 2007 นี้

ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

ในช่วงเดือนนี้ มีความเคลื่อนไหวเกี่ยวกับเครื่องบินประสบอุบัติเหตุ โดยเฉพาะเครื่องบินของ บกท. ซึ่งประสบอุบัติเหตุถึง 2 ครั้งในเวลาหนึ่งเดือน โดยเครื่องบินไทย TG 040 กรุงเทพฯ-ขอนแก่น ชดช้อย เนื่องจากไม่สามารถพับเก็บฐานล้อได้ จนต้องลงจอดและเปลี่ยนเครื่องบินเพื่อขนถ่ายผู้โดยสาร สาเหตุของอุบัติเหตุครั้งนี้ เบื้องต้นเกิดจากสภาพเครื่องที่ค่อนข้างเก่า โดยพบว่า ปัจจุบันมีเครื่องบินของการบินไทยในหลายเส้นทาง มีอายุการใช้งานเกินกว่า 20 ปี และอยู่ระหว่างรอการปลดระวาง และนำเครื่องบินฝูงใหม่ที่กำลังจัดซื้อเข้าบินในระบบต่อไป และกรณีอุบัติเหตุของเครื่องบินโดยสาร โบอิง 747-400 ที่ไปชนกับปีกขวาของสายการบินแอร์ ฟรานซ์ ของฝรั่งเศส ขณะสายการบินไทยกำลังเทียบท่าจอดในสนามบินบาราส ทั้งหมดนี้ ผลจากการชนทำให้ส่วนหางของเครื่องบินแอร์ ฟรานซ์ หลุดตกลงมาบนพื้นดิน สายการบินไทยไม่ได้รับความเสียหายมาก ส่วนสาเหตุอยู่ระหว่างการสอบสวน

โดยภาพรวมนั้นอุตสาหกรรมการบินได้มีการเคลื่อนไหวอย่างต่อเนื่อง โดยปัญหาการขาดแคลนบุคลากรยังคงเป็นปัญหาสำคัญในอันดับต้นๆ ของอุตสาหกรรมประเภทนี้ ซึ่งปัญหาดังกล่าวจะส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินโดยตรง ในส่วนของต้นทุนการดำเนินงาน ที่มีแนวโน้มเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องมีการปรับตัวเพื่อรักษาระดับการแข่งขันในระยะยาวด้วยกลยุทธ์ต่างๆ หลายสายการบินยังคงมีการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินและเส้นทางการบิน อย่างไรก็ตาม ประเทศจีนยังคงมีการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินในประเทศอย่างต่อเนื่องและเป็นรูปธรรม

สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินในประเทศนั้น ความเคลื่อนไหวที่ชัดเจนในช่วงเดือนนี้เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งจะพบว่า สายการบินต้นทุนมีแนวโน้มการพัฒนาที่เป็นรูปธรรม

โดยมีการขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และค่อนข้างจะครอบคลุมในทุกจังหวัดหลักๆ ของประเทศ แต่สิ่งที่ต้องพิจารณาต่อไปก็คือ การพัฒนาดังกล่าวจะยั่งยืนมากน้อยเพียงใด เพราะการพัฒนานั้นจะเป็นจุดเริ่มต้นของการพัฒนาอื่นๆ ที่จะเกิดขึ้นตามมา ดังนั้น หากเป็นการพัฒนาที่ไม่ยั่งยืน ก็จะส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวมได้

นอกจากนี้ การเตรียมความพร้อมในการเปิดให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิ ก็เป็นประเด็นสำคัญที่ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องมีการปรับตัวอย่างมาก โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ต้องใช้เงินทุนในการดำเนินการสูง ซึ่งยังคงเป็นปัญหาที่ยังต้องติดตามกันต่อไปว่าจะมีการเปิดอาคารโลว์คอสต์ที่สนามบินสุวรรณภูมิหรือไม่ อย่างไร เนื่องจากประเทศคู่แข่งอย่างมาเลเซียและสิงคโปร์ก็เปิดอาคารโลว์คอสต์ไปเรียบร้อยแล้ว และมีแนวโน้มว่าประเทศต่างๆ จะหันมาให้ความสนใจกับอาคารโลว์คอสต์มากขึ้นด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการบินเป็นอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องและมีผลต่อกัน โดยในช่วงปลายปีนี้ เป็นช่วงที่มีการจัดงานมหกรรมพืชสวนโลกเฉลิมพระเกียรติฯ ราชพฤกษ์ 2549 ที่จังหวัดเชียงใหม่ ซึ่งเป็นงานที่มีการประชาสัมพันธ์ให้นักท่องเที่ยวไปร่วมงาน ซึ่งคาดว่าจะช่วงเวลาดังกล่าวจะเป็นอีกช่วงหนึ่งที่ปริมาณการขนส่งทางอากาศจะมีปริมาณมากขึ้น ในขณะเดียวกัน อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางภาคใต้ของไทย ก็เป็นอีกปัจจัยที่คาดว่าจะสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินอย่างมาก โดยเฉพาะการที่มีเครื่องบินเช่าเหมาลำจากต่างประเทศทำการบินเข้ามาในประเทศไทย ซึ่งก็จะทำให้จำนวนเที่ยวบินที่เข้ามาสู่ประเทศไทยเพิ่มขึ้น ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินของไทยพัฒนาขึ้นตามลำดับ

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน