

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับ สบพ.

ประจำเดือนกุมภาพันธ์ 2549

สถานการณ์การเติบโตของธุรกิจการบินทางอากาศในปี 2548 ที่ผ่านมานั้น ตามรายงานของ International Air Transport Association (IATA) สรุปได้ว่า ธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชียมีการเติบโตอย่างชัดเจน แม้ว่าธุรกิจสายการบินทั่วโลกจะประสบภาวะขาดทุนสูงถึง 6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ แต่บริษัทสายการบินในภูมิภาคเอเชียนั้น กลับมีรายได้ถึง 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยสายการบินของสหรัฐอเมริกาและของยุโรป สูญเสียรายได้ 10 และ 1.3 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ตามลำดับ จากสายการบินทั้งสิ้น 265 สายการบิน ซึ่งทำการบินแบบประจำ คิดเป็นร้อยละ 94 ของสายการบินทั่วโลก

ในขณะที่ สายการบินต้นทุนต่ำของเอเชีย สามารถทำรายได้เกินคาด และเริ่มทำการบินเส้นทางระหว่างประเทศในระยะยาว ทั้งนี้ เนื่องจากค่าจ้างแรงงานของสายการบินในเอเชียนั้น คิดเป็นร้อยละ 20 ของต้นทุนการบริหารจัดการ เมื่อเทียบกับร้อยละ 30 ในยุโรป และร้อยละ 38 ในสหรัฐอเมริกา ประกอบกับจำนวนสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียที่มีจำนวนน้อยกว่า โดยคิดเป็นร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับ ร้อยละ 35 ในยุโรป และร้อยละ 45 ในสหรัฐอเมริกา

ถึงแม้ว่าปัญหาราคาน้ำมันที่คุกคามอุตสาหกรรมสายการบินทั่วโลก แต่ IATA ก็ยังคาดการณ์ว่า ในปี 2549 นี้ บริษัทสายการบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะมีผลกำไรสูงถึง 2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ส่วนสายการบินทางฝั่งยุโรปจะมีผลกำไรลดลงประมาณ 500 ล้านเหรียญสหรัฐฯ ในขณะที่สหรัฐจะขาดทุนประมาณ 6.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

แต่อย่างไรก็ตาม ในภาพรวมนั้น ธุรกิจสายการบินทั่วโลกในปี 2549 นี้ จะมีอัตราการเจริญเติบโตจากปีที่ผ่านมาประมาณร้อยละ 5-6 และจะขาดทุนน้อยกว่าในปีที่ผ่านมา อยู่ที่ประมาณ 4 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ก่อนจะสามารถฟื้นตัวและทำกำไรได้ในปี 2550

ด้านสายการบิน

สำหรับสถานการณ์ของสายการบินในประเทศไทย มีความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจ ดังนี้
ประเด็นที่กำลังได้รับความสนใจมากที่สุดประเด็นหนึ่งของแวดวงธุรกิจการบิน ก็คือ **สายการบินไทย**

แอร์ เอเชีย ได้มีการแจ้งผู้ถือหุ้นใหม่ เป็นบริษัท เอเชีย เอวิเอชั่น จำกัด ซึ่งได้ไปจดหนังสือบริคณห์สนธิ เมื่อวันที่ 14 ก.พ. 49 กำหนดทุนบริษัทไว้จำนวน 5 ล้านบาทถ้วน หรือจำนวน 5 แสนหุ้น และมีสำนักงานอยู่ที่ตึก พหลโยธินเพลส ถนนพหลโยธิน ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากกรณีการขายหุ้นบริษัท ชินคอร์ปอเรชั่น จำกัด (มหาชน) ให้กลุ่มเทมาเส็กจากสิงคโปร์ ซึ่งส่งผลกระทบต่อสายการบินไทยแอร์เอเชีย เพราะตามกฎหมายการเดินอากาศ สายการบินสัญชาติไทยจะต้องมีสัดส่วนการถือหุ้นโดยชาวไทยไม่น้อยกว่า 51% และต่างชาติไม่เกิน 49 % แต่เมื่อกลุ่มชินขายหุ้นให้กับเทมาเส็ก ส่งผลให้สัดส่วนการถือหุ้นในสายการบินไทยแอร์ เอเชีย เปลี่ยนไปเป็น เทมาเส็กถือหุ้นในส่วนของกลุ่มชิน 51% ทำให้สายการบินดังกล่าวกลายเป็นสายการบินที่ถือหุ้นโดย ชาวต่างชาติทั้งหมด ซึ่งถือว่าผิดกฎหมายตาม พรบ. การประกอบธุรกิจของคนต่างด้าว พ.ศ. 2542 อีกทั้ง ผิดหลักเกณฑ์คุณสมบัติการขอใบอนุญาตเดินอากาศสำหรับการบินพาณิชย์ด้วย

บริษัทสายการบินของไทยได้รับรางวัลสายการบินยอดเยี่ยม ประจำปี 2006 จากการสำรวจของบริษัท สกายแทร็กซ์ ซึ่งเป็นบริษัทของสหราชอาณาจักรที่ดำเนินการวิจัยด้านการบินพาณิชย์ ได้แก่ สายการบินไทย ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมด้านการบริการบนเครื่องบิน (an excellence award for cabin staff service) และ สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ได้รับรางวัลยอดเยี่ยมในสาขาสายการบินประจำภูมิภาคที่บริการยอดเยี่ยม (Service excellence for a regional airline) นอกจากนี้ สายการบินในภูมิภาคเอเชียที่ได้รับรางวัล ได้แก่ สายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิก และมาเลเซียแอร์ไลน์ ในขณะที่ไม่มีสายการบินหลักของภูมิภาคอเมริกาเหนือและ ยุโรปผ่านเข้าสู่การพิจารณาในรอบสุดท้าย

ล่าสุด การบินไทย ได้ดำเนินการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์เชิงธุรกิจเพื่อเพิ่มศักยภาพการแข่งขันของบริษัท โดยได้ดำเนินการปรับเส้นทางบินให้เหมาะสม ทั้งเพิ่มและลดเส้นทางบิน รวมทั้งการยกเลิกเส้นทางบินที่ไม่สามารถทำกำไร หรือมีผู้โดยสารต่อเที่ยวไม่ถึง 60% แล้วให้สายการบินนกแอร์เป็นผู้ดำเนินการบินแทนใน เส้นทางนั้นๆ นอกจากนี้ ยังมีการจัดโปรโมชันส่งเสริมการตลาดในช่วงนี้ ดังนี้

1. การยกเลิกเที่ยวบินตรงจากภูเก็ต-ชิดนีย์ และภูเก็ต-เมลเบิร์น ประเทศออสเตรเลีย โดยเปลี่ยน เส้นทางเป็น ชิดนีย์-กรุงเทพฯ-ภูเก็ต และเมลเบิร์น-กรุงเทพฯ-ภูเก็ต เนื่องจากมีจำนวนผู้โดยสารน้อย โดยเฉพาะ ภายหลังเหตุการณ์สึนามิเมื่อปลายปี 2547 ที่ทำให้นักท่องเที่ยวออสเตรเลียเดินทางไปเที่ยวภูเก็ตน้อยลง ประกอบกับเหตุการณ์ฆ่าข่มขืนนักท่องเที่ยวชาวอังกฤษ ซึ่งได้ส่งผลให้การท่องเที่ยวที่เกาะสมุยและเกาะพะงัน ลดลงถึงร้อยละ 30 คิดเป็นมูลค่าความเสียหายถึง 2 ล้านบาท หรือกว่า 140 ล้านบาท รวมไปถึงสถานการณ์ ความไม่สงบในพื้นที่ภาคใต้ของไทย

2. การขยายเส้นทางระยะไกลจากกรุงเทพฯสู่เมืองโจฮันเนสเบิร์ก ประเทศแอฟริกาใต้ รวม 3 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ ซึ่งเป็นแผนต่อเนื่องหลังจากที่เปิดเส้นทางบินตรง กรุงเทพฯ-นิวยอร์ก ที่มีอัตราผู้โดยสารเฉลี่ยร้อยละ 89 และกรุงเทพฯ-มอสโก ร้อยละ 75

3. การเปิดตัวแคมเปญ เอิร์ลลี่ เบิร์ด (Early Bird Campaign) ของสายการบินไทย เพื่อกระตุ้นการท่องเที่ยวในช่วงโลว์ซีซั่น ซึ่งจะมีส่วนลดร้อยละ 30 สำหรับนักท่องเที่ยวที่สำรองตั๋วเครื่องบินที่จะเดินทางมายังประเทศไทยในระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนมิถุนายนนี้ รวมทั้งส่วนลดค่าตัวโดยสาร ร้อยละ 30 สำหรับเส้นทางภายในประเทศ ในการเดินทางเที่ยวเดียวในวันธรรมดา ทั้งนี้ เพื่อแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำสำหรับตลาดภายในประเทศด้วย

นอกจากนี้ การบินไทยยังมีแผนที่จะให้เที่ยวบินที่รับส่งภายในประเทศ เปลี่ยนชื่อเป็น “สายการบินเอื้องหลวง” และใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ ตามนโยบายกระทรวงคมนาคม ซึ่งให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพสำหรับบริการเที่ยวบินภายในประเทศและสายการบินต้นทุนต่ำเป็นหลัก ส่วนเที่ยวบินระหว่างประเทศให้ใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ เพื่อไม่ให้เกิดความสับสนกับการบินไทย ซึ่งจะเป็นเที่ยวบินระหว่างประเทศ

ส่วนสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น ก็ยังคงมีการขยายตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งการจัดหาอากาศยานเพิ่มขึ้น และการเพิ่มเส้นทางบิน โดยล่าสุด สายการบินนกแอร์ เตรียมเปิดเส้นทางบินในประเทศเพิ่มขึ้น ได้แก่ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ และกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี จากที่ทำการบินอยู่แล้ว 6 เส้นทาง และคาดว่าจะประมาณกลางปีนี้จะเริ่มเปิดเส้นทางบินต่างประเทศ โดยกำลังศึกษาเส้นทาง มาเก๊าและอินเดีย พร้อมทั้งเตรียมเช่าเครื่องบินเพิ่มอีกจำนวน 3 ลำ จากปัจจุบันมีอยู่ 4 ลำ ในปีที่ผ่านมา บริษัทมีกำไรรวม 80 ล้านบาท โดยบริษัทตั้งเป้าหมายรายได้และกำไรปีนี้จะเติบโตอย่างน้อย 20% ซึ่งคาดว่าจะสามารถบรรลุจุดคุ้มทุนได้ประมาณกลางปีนี้ หลังจากเริ่มดำเนินธุรกิจช่วงปี 2547 ทั้งนี้ ปัจจัยแห่งความสำเร็จของบริษัทฯ คือ นโยบายการวางตำแหน่งที่ชัดเจน โดยจะเน้นการให้บริการกับประชาชนในประเทศด้วยราคาที่เหมาะสมและขยายเส้นทางบินในประเทศมากขึ้น เป็นการแบ่งเซกเมนต์ธุรกิจที่ชัดเจนอยู่แล้ว

ส่วน สายการบินโอเรียนท์ไทย ได้ร่วมหารือกับนักลงทุนเนปาลและบังคลาเทศ ในการจัดตั้งสายการบินใหม่ซึ่งจะปฏิบัติการในภูมิภาคเอเชียใต้ โดยเริ่มแรกจะให้บริการภายในประเทศก่อนที่จะขยายไปสู่ภูมิภาค สายการบินดังกล่าวจะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการอย่างเต็มที่ ในลักษณะเช่นเดียวกับ วันทูโก ซึ่งไม่เหมือนกับสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ เนื่องจากวันทูโกให้บริการสำรองที่นั่งบริการอาหารว่างและเครื่องดื่มฟรีตลอดการเดินทางและมีโครงสร้างค่าโดยสารที่ไม่มีความซับซ้อนอีกด้วย

แต่อย่างไรก็ตาม มาตรฐานการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำของไทย ยังคงเป็นประเด็นที่ได้รับการวิพากษ์วิจารณ์อย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อเกิดกรณีเครื่องบินประสบอุบัติเหตุของสายการบินนกแอร์ และไทยแอร์ เอเชีย เมื่อต้นเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา โดยสายการบินนกแอร์ เที่ยวบิน ศีติ7506 ทำการบินระหว่างกรุงเทพ-ภูเก็ต มีผู้โดยสารจำนวน 110 คน ซึ่งเกิดการระเบิดดังขึ้นและเกิดเพลิงไหม้จนต้องจอดฉุกเฉินที่สนามบินกรุงเทพ หลังจากขึ้นบินไม่นาน โดยสาเหตุเกิดจากเครื่องยนต์ที่ 2 ชัดข้อง ซึ่งเครื่องบินลำ

ดังกล่าวเป็นเครื่องบินโบอิง รุ่น 737-400 สายการบินเข้ามาจากการบินไทย ซึ่งใช้มาตั้งแต่วันที่ 31 ม.ค. 2535 ส่วนสายการบินแอร์เอเชีย เที่ยวบิน เอฟดี3320 เกิดเหตุยางระเบิดในระหว่างที่กัปตันนำเครื่องบินร่อนลงจอด ทำให้ตัวเครื่องบินเสียการทรงตัว มีอาการแกว่งบริเวณลำตัวเครื่องบินด้านซ้าย แต่สามารถควบคุมเครื่องลงจอดได้อย่างปลอดภัยและไม่มีผู้โดยสารได้รับบาดเจ็บ

สำหรับอุบัติเหตุของทั้ง 2 สายการบินนี้ กรมการขนส่งทางอากาศจะเสนอให้กระทรวงคมนาคมออกประกาศที่เป็นมาตรการควบคุมมาตรฐานการซ่อมบำรุงอากาศยาน เรียกว่า “เอจอิง โปรแกรม” โดยในอนาคตเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานและซ่อมบำรุงเกิน 14 ปี ต้องนำเครื่องเข้าโปรแกรมตรวจเช็คพิเศษลงลึกถึงการเอกซเรย์ทุกชิ้นส่วน แม้ว่าจะมีค่าใช้จ่ายค่อนข้างสูง แต่ก็เป็นการยกระดับมาตรฐานการซ่อมบำรุงให้สูงขึ้นด้วย

สำหรับธุรกิจการบินในต่างประเทศนั้น มีความก้าวหน้าดังนี้

ล่าสุด สายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ได้มีการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน (fuel surcharge) สำหรับการซื้อตั๋วเครื่องบินในประเทศไทย ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ญี่ปุ่น ประมาณร้อยละ 59 คือ จากเดิม 34 เหรียญสหรัฐฯ เพิ่มเป็น 54 เหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ เนื่องจากภาวะการณ้ำมันที่ขึ้นราคาอย่างต่อเนื่อง รวมไปถึงการขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันของตั๋วเครื่องบินที่ซื้อนอกประเทศญี่ปุ่น ที่ทำการบินไปยังภูมิภาคยุโรป อเมริกา ตะวันออกกลาง และโอเชียเนีย ด้วย

ศรีลังกาแอร์ไลน์ วางแผนเตรียมเปิดเส้นทางระหว่างกรุงเทพฯ-ซิดนีย์ หลังจากที่ได้หยุดให้บริการไปหลายปีเนื่องจากมีผู้โดยสารน้อย โดยจะเปิดเส้นทาง โคล์มโบ-กรุงเทพฯ-ซิดนีย์ ในเดือนพฤศจิกายนนี้ นอกจากนี้ สายการบินยังต้องการที่จะเพิ่มเส้นทางไปสู่จีน โดยเฉพาะเซี่ยงไฮ้ หลังจากที่ได้เปิดเส้นทาง โคล์มโบ-กรุงเทพฯ-ปักกิ่ง 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ และเส้นทาง โคล์มโบ-กรุงเทพฯ-ฮ่องกง 4 เที่ยวบิน/สัปดาห์ รวมทั้งยังวางแผนที่จะเปิดเส้นทางไปยังแอฟริกาได้อีกด้วย ซึ่งอาจเป็นเส้นทางบินตรงหรือไม่ก็เป็นเส้นทางผ่านกรุงเทพฯ

สายการบินอินเดียแอร์ไลน์ ของรัฐบาลอินเดีย บรรลุข้อตกลงซื้อเครื่องบินพาณิชย์จำนวน 43 เครื่องจากบริษัทแอร์บัส รวมมูลค่า 2,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (100,000 ล้านบาท) ข้อตกลงดังกล่าวซึ่งเริ่มเจรจามาตั้งแต่ปี 2546 เพิ่งบรรลุข้อตกลงกันได้ในวันนี้ ซึ่งประธานาธิบดีมาคส์ ซิริก แห่งฝรั่งเศส และนายกรัฐมนตรีมานโมฮัน ซิงห์ ของอินเดีย จะเป็นผู้ลงนาม นับเป็นข้อตกลงซื้อเครื่องบินใหม่ของสายการบินภายในประเทศของอินเดียเป็นครั้งแรกในรอบ 15 ปี

นอกจากนี้ สายการบินสไปซ์เจ็ต สายการบินต้นทุนต่ำของอินเดียได้เซ็นสัญญากับบริษัทโบอิงซื้อเครื่องบิน จำนวน 10 ลำ ประกอบด้วย Boeing 737-800 และ Boeing 737-900ER อย่างละ 5 ลำ รวมเป็นเงิน

700 ล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ในงานอาเซียน แอโรสเปซ ซึ่งจะส่งมอบเครื่องบินลำแรกในเดือนตุลาคม 2007 ไปจนครบจำนวนในปี 2009

การสั่งซื้อเครื่องบินของบริษัทสายการบินของอินเดียนั้น แสดงให้เห็นถึงการเติบโตอย่างรวดเร็วของ ตลาดการบินในประเทศอินเดีย ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากตลาดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศอินเดียกำลัง บูมอย่างมาก ประกอบกับราคาค่าตัวโดยสารเครื่องบินที่ไม่สูงมาก และชาวอินเดียนั้นมีรายได้สูงขึ้นอัน เนื่องมาจากเศรษฐกิจที่เจริญมากขึ้น ในปีนี้ จำนวนผู้โดยสารเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นเป็น 24 ล้านคน จากปีที่แล้ว 18 ล้านคน ซึ่งปัจจัยข้างต้นส่งผลให้แนวโน้มการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและอุตสาหกรรม การบินในอินเดียจะยังคงเป็นไปในทิศทางที่ดีอย่างต่อเนื่องไปอีกหลายปี

โดยภาพรวมนั้นจะเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินมีความสัมพันธ์กับอุตสาหกรรมท่องเที่ยวใน ลักษณะที่แปรผันตามกัน กล่าวคือ ถ้าการท่องเที่ยวซบเซาก็ส่งผลให้ธุรกิจการบินชะลอตัวด้วย อันจะส่งผล ต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวม ซึ่งเป็นปัจจัยหนึ่งที่อุตสาหกรรมการบินต้องคำนึงถึง ในทางกลับกันหาก สนับสนุนธุรกิจด้านการบิน ก็จะส่งเสริมให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวคึกคักมากยิ่งขึ้น เช่น การเปิดตัว แคมเปญ เอิร์ลลี่ เบิร์ด (Early Bird Campaign) ของสายการบิน รวมทั้งแพ็คเกจท่องเที่ยวภูเก็ต 3 วัน 2 คืน ของบางกอกแอร์เวย์ส หรือการจัดโปรโมชั่นต่างๆ ของสายการบินต้นทุนต่ำ เป็นต้น

ด้านท่าอากาศยาน

ความคืบหน้าล่าสุดของท่าอากาศยานกรุงเทพ หลังจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น กระทรวงคมนาคมได้มีนโยบายให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพสำหรับให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ การเช่า- เหมาลำ และการบินด้วยเครื่องบินส่วนตัว เพื่อลดปริมาณความหนาแน่นของการจราจรทางอากาศที่ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยอาคารผู้โดยสารภายในประเทศจะเปิดให้บริการสายการบินต้นทุนต่ำ ส่วน อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ 1 จะเปิดให้บริการสำหรับอากาศยานเช่าเหมาลำ รวมทั้งเครื่องบินของรัฐ และเครื่องบินส่วนตัว สำหรับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ 2 จะเปิดให้เอกชนเช่าเป็นอาคารแสดงสินค้า เช่น สินค้า OTOP หรือศูนย์แสดงสินค้าส่งออกต่าง ๆ และสำหรับอาคารคลังสินค้าทั้งสี่อาคารนั้น จะทำเป็น ศูนย์บำรุงรักษาอากาศยานแก่เครื่องบินทั้งของทหารและพลเรือน

ส่วนด้านการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จากการตรวจสอบความคืบหน้างานการก่อสร้าง โครงการจากกลุ่มที่ปรึกษาซึ่งได้รายงานผลการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมิให้กับบริษัท ท่าอากาศยาน ไทย จำกัด (มหาชน) เมื่อเดือนมกราคมที่ผ่านมา โดยระบุว่า ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีโอกาสดำเนินการ อย่างเป็นทางการในเดือนมิถุนายน 2549 แต่จนถึงขณะนี้ งานโดยรวมล่าช้ากว่า 3 เดือนและยังไม่ได้รับแผนงาน

ใดๆ จากกลุ่มไอทีโอ จอห์น เวนเจอร์ ว่ งานโดยรวมจะแล้วเสร็จเมื่อใด แต่จากการประเมินพบว่า ยังต้องดำเนินการอีกหลายเรื่อง เช่น การปรับเปลี่ยนฟ้าใบสังเคราะห์ งานระบบระบายอากาศ งานระบบไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ งานระบบสายพานลำเลียงสัมภาระ งานติดตั้งระบบพลังงานไฟฟ้า ฯลฯ แต่อย่างไรก็ตาม ทอท. ได้เตรียมการจัดระบบขนส่งสาธารณะรองรับการเปิดสนามบินสุวรรณภูมิอย่างเป็นทางการในเดือน มิ.ย. นี้ โดยจัดทำแผนแม่บทเกี่ยวกับการบริการขนส่งผู้โดยสารทางรถยนต์ในระบบการให้บริการ แอร์พอร์ตบัส ซึ่งเป็นบริการรถยนต์โดยสารประจำทางปรับอากาศ เส้นทางตั้งต้นจากศูนย์รถโดยสารภายในสนามบินสุวรรณภูมิ ไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ โดยให้ ขสมก.เป็นผู้รับผิดชอบ สำหรับความคืบหน้าในการจ้างบริษัท ไทยแอร์พอร์ต กราวด์ เซอร์วิส จำกัด (TAGS) เป็นผู้บริหารจัดการเขตปลอดภาษีอากรใน สุวรรณภูมิ 10 ปี ว่า ยังไม่ได้เซ็นสัญญาอย่างเป็นทางการ รอสำนักงานอัยการสูงสุด ตรวจสอบร่างสัญญา ก่อน คาดเสร็จในเดือน ก.พ. นี้ ส่วนระบบเช็คอินในสนามบินสุวรรณภูมิ ทอท.จะจ้างภายนอกเข้ามาดำเนินการ โดยอาจจะจ้าง TAGS เพราะมีประสบการณ์งานบริการในอาคารผู้โดยสาร และ TAGS ได้รับเลือกวางระบบสารสนเทศ (ไอที) ในสนามบินสุวรรณภูมิ ทำให้เชื่อมระบบกับสายการบินต่างๆ ขณะนี้กรมการขนส่งทาง-อากาศอยู่ระหว่างพิจารณาอนุมัติการใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ที่ ทอท. ได้ส่งรายละเอียดมาให้ จากนั้น จะเข้าไปตรวจสอบพื้นที่จริงว่าเป็นไปตามมาตรฐานขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศหรือไม่ ซึ่งคาดว่าจะออกไปรับรองได้ภายในเดือน พ.ค.นี้

ญี่ปุ่นได้เปิดตัวสนามบินแห่งใหม่ในเมืองโกเบ โดยทุ่มงบกว่า 314 พันล้านเยน หวังให้เป็นประตูสู่ทางตะวันตกของประเทศ ท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้ มีพิธีเปิดอย่างเป็นทางการ ในวันที่ 16 ก.พ. ที่ผ่านมา ทั้งนี้ ในพิธีได้มีการปล่อยเที่ยวบินแรกของสายการบินเจแปน แอร์ไลน์ส และฮอลิวันแอร์เวย์ส สนามบินแห่งใหม่ในเมืองโกเบนี้ ตั้งอยู่บนเกาะที่สร้างจากการถมดิน และได้รับการปรับปรุงให้กลายมาเป็นสนามบินที่มีทางวิ่งขนาด 2,500 เมตร ซึ่งจะทำให้สามารถรองรับเครื่องบินแบบจัมโบ้ เจ็ต ได้ โดยใช้งบในการก่อสร้างทั้งหมด 314,000 ล้านเยน หรือประมาณ 104,000 ล้านบาท และคาดว่า ในปีแรกจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการประมาณ 3,200,000 คน

สำหรับท่าอากาศยานในประเทศสิงคโปร์ ซึ่งต้องการก้าวสู่การเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค มีแผนว่าจะลดค่าธรรมเนียมสนามบิน ร้อยละ 15 ในเดือนหน้า เพื่อจูงใจสายการบินต่าง ๆ และเป็นคู่แข่งกับสนามบินสุวรรณภูมิ เพราะหากสนามบินสุวรรณภูมิเปิดให้บริการแล้วสามารถให้บริการผู้โดยสารได้ถึง 45 ล้านคนต่อปี ในขณะที่สนามบินในประเทศสิงคโปร์สามารถให้บริการผู้โดยสารได้เพียง 32 ล้านคนต่อปี

นอกจากนี้ “สเปซ แอดเวนเจอร์” บริษัทจัดทัวร์อวกาศ ได้มีแผนการร่วมลงทุนกับรัฐบาลสิงคโปร์ ในการพัฒนา “ท่าอวกาศสิงคโปร์” (Spaceport Singapore) โดยจะให้สิงคโปร์เป็นศูนย์กลางท่องเที่ยว

อวกาศแห่งภูมิภาคอาเซียน โดยจะเป็นการนำนักท่องเที่ยวมุ่งสู่เหนือพื้นโลกที่ระดับ 100 กิโลเมตร ซึ่งเป็นจุดที่ลูกทัวร์จะได้สัมผัสกับสภาพไร้น้ำหนักและยังจะมองเห็นความมีมิติของห้วงอวกาศภายนอกตัดกับเส้นขอบฟ้า ซึ่งทำอวกาศยานสิงคโปร์นั้น สเปนซ์ แอดเวนเจอร์มีกำหนดจะเริ่มการก่อสร้างให้ได้ภายใน 1 ปีนี้และคาดว่าจะแล้วเสร็จเปิดให้บริการได้ในปี 2009 โดยภายในจะจัดให้มีบริการการทดลองเดินท่องอวกาศหรือสเปซวอล์กในห้องจำลองสภาพสุญญากาศ และลองอยู่ในสภาพการเหวี่ยงเพื่อให้พื้นแรงจีอันเป็นการสัมผัสการเดินทางออกสู่อวกาศอีกด้วย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

บริษัทโบอิงได้ทำการส่งมอบเครื่องบินรุ่น B737 ลำที่ 5,000 ให้กับสายการบิน Southwest ซึ่งเป็นเจ้าของเครื่องบินรุ่น B737 ที่ผลิตขึ้นเป็นลำแรกและปัจจุบันมีเครื่องบินรุ่น B737 ทั้งหมด 449 ลำ

ด้านบริษัทแอร์บัส ได้ทำการทดสอบเครื่องบิน A380 รุ่น Frozen smiles ที่เป็นเครื่องบินที่ขนส่งผู้โดยสารได้มากที่สุดในโลกในสภาพอากาศที่หนาวจัด ซึ่งทางบริษัทได้คำนวณไว้ว่า จะทำการทดสอบเครื่องบินในวันที่อากาศหนาวจัดถึง -29 องศาเซลเซียส ณ สนามบิน Iqaluit รัฐ Nunavut ประเทศแคนาดา ซึ่งเป็นสถานที่ที่มีอากาศหนาวจัด และเมื่อฤดูร้อนที่แล้วมีการทดสอบเครื่องบิน A380 ที่ปารีส ซึ่งทางแอร์บัสได้ทำการทดสอบการทดสอบเครื่องบินขนาดใหญ่เช่นนี้ก่อนบริษัทอื่นๆ เช่น Raytheon, Boeing, Eurocopter นอกจากนี้แอร์บัส ผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่เตรียมขยายตลาดโดยกำลังศึกษาฐานการผลิต 2 แห่ง คือ จีนกับรัสเซีย ในขณะเดียวกันแอร์บัสเตรียมสร้างศูนย์ให้บริการวิศวกรรมอากาศยานในอินเดียซึ่งเป็นตลาดอากาศยานขนาดใหญ่ของทวีปเอเชียด้วย

อย่างไรก็ตาม ทั้งโบอิง และแอร์บัส ได้เข้าร่วมงานแอร์ โชว์ Asean Aerospace ครั้งล่าสุด ที่สิงคโปร์ ซึ่งเป็นงานใหญ่สุดของภูมิภาคเอเชียที่มีบริษัทผลิตเครื่องบินเข้าร่วมงานจำนวนมาก ทั้งเครื่องบินทหารและพลเรือน ทั้งสองบริษัทต่างมุ่งหวังแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาดจากคู่แข่ง โดยเฉพาะตลาดที่มีอัตราการเติบโตของธุรกิจการบินสูงและรวดเร็วอย่างเช่นจีนและอินเดีย โดยคณะผู้คุมกฎด้านการบินของจีนคาดการณ์ว่า จีนจะสั่งซื้อเครื่องบินประมาณ 100 ลำต่อปี ในระยะ 5 ปีข้างหน้า ขณะที่ภาคอุตสาหกรรมการบินอินเดียเติบโตอย่างรวดเร็วไม่แพ้กัน มีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยระหว่าง 25-30% ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ในการนี้ แอร์บัส มุ่งทำตลาด เครื่องบิน A380 เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่สุดของโลก ในขณะที่โบอิง เชิญชวนบรรดาสายการบินต่างๆ ให้สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารลำตัวกว้างรุ่น 747-8 ซึ่งเป็นรุ่นที่ได้รับการพัฒนาให้บริโภคเชื้อเพลิงน้อยกว่าและพร้อมส่งมอบให้ถึงมือลูกค้าในปี 2553 สำหรับการจัดงานในครั้งนี้ มีการจัดนิทรรศการ 940 บูธ จาก 43 ประเทศ ส่วนในปีหน้านั้นจะย้ายไปจัดงานใหม่ที่ฮ่องกงซึ่งเป็นประตูสู่ตลาดการบินในประเทศจีน ในช่วงประมาณวันที่ 3-6 กันยายน

สำหรับอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินพาณิชย์เป็นอุตสาหกรรมที่มีผู้ผลิตน้อยราย การใช้กลยุทธ์ด้านราคา อาจจะใช้ได้เป็นครั้งคราวเท่านั้น เนื่องจากการลดราคามากเกินไปก็จะทำให้ประสบปัญหาการขาดทุนได้ ดังนั้นผู้ผลิตจึงมักจะใช้กลยุทธ์ในด้านอื่นเพื่อกระตุ้นอุปสงค์ของตลาด โดยเฉพาะการพัฒนาเครื่องบินรุ่นต่างๆ เพื่อให้เกิดความเหมาะสมในการใช้งาน และคุ้มค่างบประมาณ เช่น โบอิงพัฒนาเครื่องบินให้มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมัน ซึ่งทำให้เครื่องบินของโบอิงได้รับความสนใจเป็นอย่างมาก เพราะมีความเหมาะสมกับภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบันนั่นเอง สำหรับเป้าหมายหลักของธุรกิจประเภทนี้ คือการพยายามลดต้นทุนการผลิต โดยอาจจะขยายการผลิตออกไป ทำให้เกิดการประหยัดต่อขนาด เหมือนอย่างเช่น กรณีแอร์บัสเตรียมที่จะขยายฐานการผลิต ซึ่งปัจจัยเหล่านี้ล้วนแต่ส่งผลทำให้การผลิตเครื่องบินพาณิชย์มีการพัฒนาขึ้นตามลำดับ

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

ความคืบหน้าในการจัดตั้งวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนมนั้น ล่าสุดได้มีการหารือกันในเรื่องที่ดินสำหรับจัดตั้งวิทยาลัยและสถานที่ฝึกบิน แต่อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคมก็ยังคงมีนโยบายให้สถาบันการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานหลักในการส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านการบิน

ด้านอื่นๆ

ไทยและอินเดียเซ็นสัญญาเพิ่มความจุที่นั่งสายการบินของ 2 ประเทศ มากกว่า 18,000 ที่นั่งต่อสัปดาห์ ใน 3 ปีข้างหน้า โดยเพิ่ม 2 ครั้ง ใน 1 ปี เริ่มจากช่วงซัมเมอร์นี้ จาก 8,606 เป็น 9,216 ที่นั่ง และจะเพิ่มเป็น 18,671 ที่นั่ง ในซัมเมอร์ของปี 2009 โดยมีข้อจำกัด 6 เมืองหลัก คือ New Delhi, Mumbai, Chennai, Calcutta, Hyderabad และ Banglaore ส่วนอีก 18 เมืองจะเปิดให้ไทยบินฟรี คือ Patna, Lucknow, Guwahati, Gaya, Varanasi, Bhubhaneshwar, Khajuraho, Aurangabad, Goa, Jaipur, Port Blair, Cochin, Thiruvananthapuram, Calicut, Amritsar, Vishakhapatnam, Ahmedabad และ Tiruchirapalli ส่วนอินเดียจะเข้ามาบินฟรีในกรุงเทพฯ ภูเก็ตและเชียงใหม่ โดยไม่จำกัดเที่ยวบิน ความจุ และชนิดเครื่องอากาศยาน

รัฐบาลคูไบ กำลังวางแผนที่จะสร้างศูนย์กลางด้านการบินโลกขนาดใหญ่ ซึ่งจะเกี่ยวข้องกับเกือบทุกภาคอุตสาหกรรม เริ่มตั้งแต่การให้บริการด้านการบริหารจัดการสนามบินจนถึงการผลิตชิ้นส่วนสำคัญของเครื่องบินโดยสาร ซึ่งมีแผนลงทุนมูลค่า 15,000 ล้านดอลลาร์ ในระยะ 5 ปีข้างหน้า โดยจะทำให้คูไบเป็นศูนย์กลางของอุตสาหกรรมอากาศยานโลก โครงการเบื้องต้น ซึ่งจะเริ่มดำเนินการบนเนื้อที่ 140 ตารางกิโลเมตรของเจเบล อาลีแอร์พอร์ต ซิตี้ จะทำให้เกิดศูนย์กลางการบินขนาดใหญ่ที่สุดของโลกและทำให้คูไบมีส่วนร่วมในโครงการผลิตเครื่องบินโดยสารรุ่นสำคัญๆ ในอนาคต ซึ่งส่วนใหญ่เป็นโครงการผลิตเครื่องบินแอร์บัสเอ 350 นอกจากนี้ ยังมีส่วนร่วมกับการดำเนินด้านต่างๆ ทั้ง ผลิตและประกอบชิ้นส่วนของเครื่องบิน

โดยสาร, พัฒนาเครื่องบินโดยสาร ตลอดจนหน่วยปฏิบัติการด้านต่างๆ, ธุรกิจให้เช่า, ธุรกิจสินเชื่อสำหรับเครื่องบินโดยสาร, การบำรุงรักษาเครื่องบิน, การซ่อมบำรุงและการยกเครื่องเครื่องบิน (เอ็มอาร์โอ), การให้บริการพื้นที่ว่าง, การให้การศึกษาและฝึกอบรม, การสื่อสารด้านอากาศยาน, การจัดนิทรรศการด้านอากาศยาน และวางระบบไอทีด้านการบิน ดีเออีจะซื้อเครื่องบินโดยสารลำตัวกว้างประมาณ 30 ลำ และนำมาให้บริการเช่าแก่บรรดาสายการบินต่างๆ ในภูมิภาคขณะเดียวกันก็พยายามพัฒนาเขตฟรีโซนให้แข็งแกร่ง และทำสัญญาด้านบริหารจัดการทั่วภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในอินเดียและในจีน ปัจจุบันดีเออีกำลังเจรจากับโบอิง ผู้ผลิตเครื่องบินโดยสารชั้นนำ รวมทั้งแอร์บัสและผู้ผลิตรายอื่นๆ เพื่อถ่ายโอนเทคโนโลยีไปดูแล และคาดว่าโครงการขนาดใหญ่นี้จะก่อให้เกิดการสร้างงานใหม่ๆ ประมาณ 30,000 ตำแหน่ง

สำหรับในช่วงนี้โดยภาพรวมด้านสายการบินนั้นมีเหตุการณ์ที่น่าสนใจหลายเรื่อง เริ่มจากกรณีการขายหุ้นของกลุ่มชิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อสัดส่วนของการถือหุ้นของแอร์ เอเชีย แม้ขณะนี้จะสามารถแก้ไขสัดส่วนการถือหุ้นได้เรียบร้อยแล้ว แต่ก็ยังคงต้องดูกระแสการตอบรับจากประชาชนและเรื่องภาพลักษณ์ขององค์กร รวมถึงผลการดำเนินงานเมื่อมีผู้ถือหุ้นรายใหม่ ส่วนธุรกิจสายการบินสัญชาติไทยอื่นๆ ก็มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ทางการตลาด เพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดและระดับการแข่งขันต่อไปในระยะยาว ซึ่งการแข่งขันระหว่างสายการบินการปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ ก็มีความรุนแรงมากยิ่งขึ้นเรื่อยๆ ทั้งนี้เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำพยายามที่จะพัฒนาศักยภาพ โดยเฉพาะการเพิ่มจำนวนเส้นทางบิน แต่อย่างไรก็ตามมาตรฐานความปลอดภัยยังคงเป็นเรื่องที่ต้องให้ความสำคัญในลำดับแรกๆ กรณีเครื่องบินของสายการบินนกแอร์และแอร์ เอเชีย ประสบอุบัติเหตุตุนั้น เหตุการณ์ดังกล่าวเกี่ยวข้องกับบุคลากรด้านการบิน ทั้งกัปตัน นักบิน และช่างซ่อมบำรุงอากาศยาน ซึ่งมีความสำคัญต่อสายการบิน และมีแนวโน้มความต้องการที่เพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ตามแผนการขยายธุรกิจของแต่ละสายการบิน ดังนั้นในส่วนของการสถาบันการบินพลเรือน จึงมีความสำคัญต่อการผลิตและพัฒนาบุคลากรเหล่านี้ให้มีประสิทธิภาพเป็นที่ยอมรับของตลาดแรงงาน ซึ่งเป็นการสร้างภาพลักษณ์และชื่อเสียงให้แก่สถาบัน ซึ่งไม่อาจประเมินค่าเป็นตัวเงินได้ สิ่งที่ต้องจับตามองอีกประเด็น ก็คือ อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งมีแนวโน้มที่จะเติบโตในอัตราที่สูง นอกเหนือจากในจีนและอินเดีย

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน