

ในช่วงเดือนกันยายนนั้น มีข้อมูลข่าวสารของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคต่างๆ ที่น่าสนใจ ดังนี้

สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินโลกมีแนวโน้มปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น เมื่อสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) ได้คาดการณ์ว่า ในปี 2549 นี้ อุตสาหกรรมการบินโลกจะมีผลขาดทุนลดลงเกือบครึ่งหนึ่ง อันเป็นผลจากการขยายตัวของเศรษฐกิจโลกที่แข็งแกร่งมากยิ่งขึ้น และจากการปรับลดต้นทุนประกอบการครั้งใหญ่ของสายการบินต่างๆ แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นก็ตาม โดยไออาต้าได้ประมาณการว่า ในปี 2549 นี้ อุตสาหกรรมการบินโลก จะมีผลขาดทุนรวมอยู่ที่ 1,700 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 6.46 หมื่นล้านบาท) จากเดิมที่เคยคาดการณ์ไว้ที่ 3,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 1.14 แสนล้านบาท) หรือลดลงประมาณร้อยละ 56 ซึ่งต่ำกว่าผลขาดทุนรวมในปี 2548 ที่ขาดทุนถึง 3,200 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 1.21 แสนล้านบาท) หรือประมาณร้อยละ 53 นอกจากนี้ ไออาต้ายังได้ประมาณการว่า ในปี 2550 จะเป็นปีแรกในรอบ 6 ปี ที่อุตสาหกรรมโลกจะมีผลกำไร โดยคาดว่าผลกำไรสำหรับปี 2550 จะเพิ่มขึ้นเป็น 7,200 ล้านดอลลาร์ จากเดิมที่ประเมินไว้ 6,200 ล้านดอลลาร์

ตัวเลขดังกล่าวแสดงให้เห็นถึงการพัฒนาประสิทธิภาพของธุรกิจสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินในภูมิภาคยุโรป รวมทั้งแสดงถึงทิศทางที่ดีและแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินโลก ตลอดจนอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคและของประเทศไทย อย่างไรก็ตาม ปัจจัยลบที่อาจส่งผลกระทบต่อธุรกิจสายการบินโลกในระยะยาว คือ การก่อการร้ายและสถานการณ์รุนแรงในตะวันออกกลาง สถานการณ์การระบาดของไข้หวัดนก และราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่อาจพุ่งสูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม การควบคุมต้นทุนประกอบการของสายการบินยังคงเป็นสิ่งที่ต้องดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ไออาต้าได้เสนอแผนลดต้นทุนที่เรียกว่า “แผนเพิ่มความคล่องตัวของธุรกิจ” (Simplifying the Business) เพื่อสร้างมาตรฐานการดำเนินการธุรกิจของสายการบิน โดยแผนดังกล่าว แบ่งเป็น 4 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 บรรดาสายการบินต้องลดต้นทุนในการพิมพ์ตั๋วโดยสาร ซึ่งจะช่วยลดค่าใช้จ่ายได้ถึง 3 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 1.18 แสนล้านบาท) ต่อปี

ระยะที่ 2 และ 3 การนำเทคโนโลยีและการสื่อสารมาใช้ในการจองและจำหน่ายตั๋วโดยสาร

ระยะที่ 4 เปลี่ยนรูปแบบการคิดค่าบริการโดยสาร จากเดิมมาเป็นการทำบาร์โค้ด และใช้ระบบคลื่นความถี่ในการตรวจสอบกระเป๋าแต่ละใบแทน

ซึ่งในปัจจุบัน สายการบินหลายแห่งเริ่มนำแผนการดังกล่าว ไปปรับใช้ในระยะแรกบ้างแล้ว และต่อไปคาดว่า จะมีสายการบินต่างๆ นำแผนดังกล่าวไปใช้มากขึ้น รวมทั้งสายการบินของไทยด้วย

สำหรับความเคลื่อนไหวของธุรกิจการบินของไทยนั้น คณะกรรมการการบินพลเรือนได้มีมติอนุมัติการโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในเส้นทางภายในประเทศเพิ่มขึ้น ตามที่สายการบินเสนอ โดยการปรับราคาค่าโดยสารในประเทศ แบ่งให้ปรับ 2 กลุ่ม คือ

1. กลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางการบินไม่เกิน 200 กม. แบ่งเป็น
 - 1.1 กลุ่มที่มีการเดินทางบกระดวก และมีเส้นทางเชื่อมระหว่างภูมิภาค ที่ประชุมอนุมัติให้สายการบินสามารถกำหนดราคาค่าโดยสารได้อย่างเสรี
 - 1.2 กลุ่มที่มีการเดินทางบกระดวก แบ่งเป็น 2 กรณี
 - กรณีเป็นเครื่องบินขนาดเล็กไม่เกิน 19 ที่นั่ง อนุมัติให้ปรับราคาค่าโดยสารขึ้นสูงไม่เกิน 20 บาท/กม.
 - กรณีเป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ อนุมัติให้ปรับราคาค่าโดยสารขึ้นสูงไม่เกิน 17 บาท/กม.
2. กลุ่มเส้นทางที่มีระยะทางการบินเกิน 200 กม. ที่ประชุมอนุมัติให้ปรับขึ้นสูงสุดได้ไม่เกิน 10 บาท/กม. จากเดิมจะไม่เกิน 8 บาท/กม.

ส่วนสินค้าเกษตรจะจัดเก็บค่าธรรมเนียมทุกประเภทในอัตราครึ่งหนึ่งของอัตราที่จัดเก็บ

นอกจากนี้ ที่ประชุม กบร. ยังได้ประชุมร่วมกับตัวแทนสายการบิน และองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เพื่อพิจารณากำหนดอัตราเพดานค่าธรรมเนียมน้ำมันมาตรฐาน โดยที่ประชุมอนุมัติให้แต่ละสายการบินปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมน้ำมัน จากเพดานขั้นสูงสุดเดิม 22 บาท/กก. เป็น 29 บาท/กก.

ส่วนการปรับเพดานค่าบริการจราจรทางอากาศของ บวท. ปัจจุบันเก็บในอัตรา 812 ดอลลาร์สหรัฐต่อครั้ง ปรับเป็น 899 ดอลลาร์สหรัฐต่อครั้ง ในอัตราเพดานขั้นสูงสุด เนื่องจากมีการลงทุนที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ

จากการปรับเพิ่มของค่าธรรมเนียมต่างๆ ในการเดินอากาศ เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งผลให้ต้นทุนประกอบการของสายการบินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งนำไปสู่การปรับเพิ่มของราคาค่าโดยสารเครื่องบินของสายการบินเส้นทางภายในประเทศของไทย ซึ่งอาจเป็นปัจจัยลบต่อการขยายตัวของธุรกิจการบินของไทย

ด้านสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวทางด้านสายการบินในประเทศในช่วงเดือนกันยายน มีดังนี้

สายการบินไทย อยู่ในระหว่างพิจารณาปรับลดเที่ยวบินและยกเลิกเที่ยวบินที่ขาดทุน ซึ่งคาดว่าจะจะมีจำนวน 3 – 4 เส้นทาง โดยเส้นทางที่ยกเลิกนั้นจะให้ **นกแอร์** สายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่ง บกท. ถือหุ้นอยู่ เป็นผู้เปิดเส้นทางบินแทน สำหรับการพิจารณาปรับค่าตัวโดยสาร หลังจากที่ ขอ. อนุมัติให้ผู้ประกอบการเส้นทางบินในประเทศ ขยายเพดานราคาได้อีกไม่เกินร้อยละ 12 นั้น ขณะนี้ บกท. กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาแต่ละเส้นทาง รวมถึงพิจารณาด้านคู่แข่งในตลาดด้วย

สำหรับแนวทางการพัฒนาธุรกิจของ บกท. นั้น มีดังนี้

1. การจัดการส่งเสริมการขาย โดยใช้กลยุทธ์ด้านราคาเป็นหลัก บกท. จัดโปรโมชันพิเศษ ประจำเดือนกันยายน หรือ September Surprise Fare เนื่องจากในช่วงเดือนนี้เป็นช่วง low season สำหรับการเดินทางท่องเที่ยว โดยลดราคาบัตรโดยสารเส้นทางบินภายในประเทศ สำหรับชั้นประหยัดสูงถึงร้อยละ 35 และ ร้อยละ 20 สำหรับชั้นธุรกิจ เฉพาะเที่ยวบินที่กำหนด
2. การเพิ่มช่องทางการจำหน่ายบัตรโดยสาร บกท. ได้วางแผนส่งเสริมการขาย โดยการขายผ่านอินเทอร์เน็ต ซึ่งเตรียมเปิดตัวเว็บไซต์ที่เป็นภาษาไทย พร้อมทั้งเน้นการชำระเงินผ่านระบบออนไลน์ เพื่อเพิ่มความสะดวกให้กับผู้โดยสาร และจะมีการนำเส้นทางที่มีผู้โดยสารเดินทางน้อยมาส่งเสริมการขายผ่านเว็บไซต์ด้วย
3. การจัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยการออกบูธเพื่อประชาสัมพันธ์การเปิดเส้นทางบินใหม่ เช่น เส้นทางไปยังแอฟริกาใต้ รวมถึงเส้นทางสายพระพุทธศาสนา โปรแกรมทัวร์ รวมทั้งบัตรโดยสารราคาพิเศษเพื่อเดินทางไปงานมหกรรมพืชสวนโลกด้วย
4. การจัดการส่งเสริมการขายผ่านตัวแทนอย่างต่อเนื่องเพื่อให้เกิดการเดินทางในเที่ยวบินที่มี Cabin Factor ต่ำ เพิ่มมากขึ้น
5. การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทาง เกาหลีใต้-กรุงเทพฯ เพิ่มอีก 4 เที่ยวบิน จากเดิม 28 เที่ยวบิน ต่อ สัปดาห์ เป็น 32 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีแนวโน้มว่าจะเพิ่มมากขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากนักท่องเที่ยวชาวเกาหลีนิยมเดินทางมาพักผ่อนที่ประเทศไทยเป็นจำนวนมาก

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากธุรกิจบัตรโดยสารเครื่องบิน แล้ว บกท. เตรียมการพัฒนาธุรกิจในส่วนของครัวการบิน และศูนย์ซ่อมอากาศยานด้วย โดยใน ส่วนครัวการบิน นั้น บกท. คาดการณ์ว่า ครัวการบินจะเป็นอีกหนึ่งธุรกิจที่จะสร้างรายได้ให้แก่บริษัท และแนวโน้มลูกค้าครัวการบินเพิ่มมากขึ้นในอนาคต โดยภายในสิ้นเดือนกันยายนนี้ ครัวการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิจะมีศักยภาพในการเตรียม

อาหารได้จำนวน 50,000 ชุดต่อวัน และเมื่อมีการเปิดอย่างสมบูรณ์จะมีกำลังการผลิต 85,000 ชุดต่อวัน
ขณะนี้ ปัจจุบัน บกท. มีลูกค้าสายการบินเป็นลูกค้าของครัวการบิน จำนวน 50 สายการบิน

ส่วนธุรกิจการให้บริการ ศูนย์ซ่อมอากาศยาน ของ บกท. ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น สามารถรองรับเครื่องบินขนาดแคบแอร์บัส 380 ได้พร้อมกัน 3 ลำ ซึ่งจะรองรับลูกค้าสายการบินที่มาใช้บริการเพิ่มขึ้นในอนาคต จากปัจจุบันมี 50 สายการบิน สำหรับรายละเอียดของโรงซ่อมบำรุงแห่งนี้เป็นอาคารที่มีขนาดความสูง 35 เมตร กว้าง 90 เมตร ยาว 270 เมตร มีขนาดพื้นที่จอดเครื่องบินรวม 27,000 ตารางเมตร โครงหลังคาใช้วัสดุเหล็กที่มีลักษณะเป็นซูเปอร์สตรัคเจอร์ ที่ใช้คานเหล็กมีน้ำหนักรวมกันกว่า 10,000 ใช้เงินลงทุนก่อสร้างกว่า 1,200 ล้านบาท ใช้พนักงานฝ่ายช่างและบุคลากรจากภายนอกหมุนเวียนเข้าทำงานทั้งหมดไม่น้อยกว่า 1,500 คน

และล่าสุด บกท. ได้รับมอบประกาศนียบัตรรับรองมาตรฐานด้านการบริการลูกค้า ISO 9001 : 2000 จากสถาบันบีวีคิวไอ (องค์กรตรวจรับรองมาตรฐานในอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ) ในด้านต่าง ๆ เช่น ฝ่ายบริหารและพัฒนางานบริการบนเครื่องบิน ฝ่ายบริหารสนับสนุนการบริการบนเครื่องบิน และฝ่ายพัฒนาผลิตภัณฑ์และบริการ

สำหรับสายการบินในประเทศอื่นๆ นั้น ต่างก็มีการพัฒนาเส้นทางการบิน สรุปได้ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางการบิน	หมายเหตุ
บางกอก แอร์เวย์ส	ฟื้นฟูเส้นทาง กรุงเทพฯ-มัลดีฟส์	เป็นการฟื้นฟูเส้นทางบินขึ้นใหม่ หลังจากเหตุการณ์สึนามิ
	เปิดเส้นทาง กรุงเทพฯ-โฮจิมินห์ซิตี้ ประเทศเวียดนาม	- สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน - ใช้เครื่องแอร์บัส A320 - เริ่มต้นเดือนมีนาคม 2550
	เปิดเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฟูกูโอกะ ประเทศญี่ปุ่น	- สัปดาห์ละ 3 เที่ยวบิน - เริ่มต้นบินวันที่ 9 ธันวาคมนี้
ไทยแอร์ เอเชีย	เปิดเส้นทางอินโดจีน และจีนตอนใต้	จะเปิดได้ภายในเดือนพฤศจิกายน 2549
วัน-ทู-โก	เปิดเส้นทาง กรุงเทพฯ-กระบี่	- 1 เที่ยวบิน/วัน (OG 299) - ETD 09.00 / ETA 10.20 - ราคาบัตรโดยสาร 1,950 บาท - เริ่มทำการบินเที่ยวแรก : 6 ต.ค. 49

สายการบิน	เส้นทางการบิน	หมายเหตุ
วัน-ทู-โก (ต่อ)	- เพื่อรองรับการท่องเที่ยวจังหวัดกระบี่ที่เติบโตอย่างต่อเนื่อง - สายการบินวัน-ทู-โก ยังเริ่มต้นเดินสายโรดโชว์เที่ยวบินกรุงเทพฯ-กระบี่ เพื่อเผยแพร่กิจกรรมที่น่าสนใจ โดยจะเริ่มเดินโรดโชว์ในวันที่ 28 ก.ย. 49 ตามย่านธุรกิจต่างๆ ทั่วกรุงเทพฯ	
เอส จี เอ	เปิดเส้นทาง เชียงใหม่ – ปาย	- ใช้เวลา 19 นาที - 2 เที่ยวบิน/วัน - ค่าบริการ 1,400-1,500 บาท - เริ่มเปิดให้บริการ 1 ม.ค. 50
	เปิดเส้นทางเชียงใหม่-เชียงราย	- 2 เที่ยวบิน/วัน - ค่าบริการ 2,200-2,400 บาท - เริ่มเปิดให้บริการ 1 ม.ค. 50
	- SGA เป็นสายการบินขนาดเล็กที่ให้บริการบินเชื่อมต่อระหว่างเมืองใหญ่และเมืองเล็กที่มีศักยภาพแต่สายการบินขนาดใหญ่ไม่สามารถทำการบิน - เอส จี เอ ทำการบินด้วยเครื่องบิน เซสน่า 208B แกรนด์ คาราเวน - เส้นทางปัจจุบันที่ให้บริการอยู่ คือ กรุงเทพฯ-หัวหิน ใช้เวลา 45 นาที วันละ 4 เที่ยวบิน (ไป-กลับ) ราคาโดยสาร ไป-กลับ เด็ก 3,350 บาท ผู้ใหญ่ 5,600 บาท	

ความคืบหน้าของสายการบินต้นทุนต่ำของไทย หลังการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ทั้งไทยแอร์ เอเชีย นกแอร์ และวันทูโก ต่างประสบกับปัญหาค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 15-20 โดยทั้งสามสายการบินได้ขอให้ ทอท. สร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะ เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น เช่น การให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน การใช้รถบรรทุกส่งผู้โดยสารไปยังเครื่องบิน ซึ่งในเบื้องต้น ทอท. เห็นด้วยในหลักการดังกล่าว

ส่วนความเคลื่อนไหวของสายการบินต่างประเทศในช่วงเดือนกันยายน มีดังนี้

สายการบินในกลุ่มประเทศอาหรับ มีการขยายตัวมากเป็นพิเศษในช่วงนี้ เนื่องจากชาวตะวันออกกลางจำนวนมากมีความต้องการในการเดินทางมาท่องเที่ยวประเทศไทย พร้อมกับทัวร์สุขภาพไปพร้อมๆ กัน เนื่องจากบริการที่ดี ราคาถูกและมีคุณภาพ สายการบินในกลุ่มประเทศอาหรับจึงต้องเร่งปรับตัวเพื่อรองรับการแข่งขันที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งสายการบินต่าง ๆ ก็วางแผนกลยุทธ์การให้บริการลูกค้า เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งการตลาด

สายการบิน	เส้นทางการบิน	หมายเหตุ
สายการบินกาทาร์	เพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ – โคฮา	จากเดิมสัปดาห์ละ 10 เที่ยวบิน เพิ่มเป็น 14 เที่ยวบิน (วันละ 2 เที่ยวบิน)
สายการบินเอทีฮัด	เพิ่มเส้นทางเมืองอาบูดาบี– กรุงเทพฯ	- เพิ่มความถี่ของจำนวนเที่ยวบิน 2 เที่ยวบินต่อวัน - ใช้เครื่องบินโบอิง 777-300 ER ชั้นธุรกิจ และชั้นธรรมดา รวม 378 ที่นั่ง - มีแผนจะขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้นให้ครบ 70 เส้นทางภายในปี 2553 - วัตถุประสงค์เพื่อรองรับตลาดทัวร์สุขภาพจากยุโรปและตะวันออกกลาง - สำหรับในปี 2549 สายการบินเอทีฮัดจะเปิดบริการเที่ยวบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยัง 30 จุดหมายปลายทางในแถบตะวันออกกลาง ยุโรป อเมริกาเหนือ แอฟริกา และเอเชีย
กัลฟ์แอร์	เส้นทางภูเก็ต – เชียงใหม่	ใช้กลยุทธ์การทำสัญญาร่วมเที่ยวบิน (Code Sharing) กับ บกท. เพื่อดึงดูดนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามายังเมืองไทย
	เส้นทางกรุงเทพฯ – Riyadh	ทำ Code Sharing กับสายการบินซาอุดีอาระเบีย
		นอกจากนี้ กัลฟ์แอร์ยังมีเส้นทางบินไปยังลอนดอน ปารีส แฟรงก์เฟิร์ต ดับลิน และโยฮันเนสเบิร์ก

สายการบินในประเทศจีน

สายการบินไหหนาน แอร์ไลน์ สายการบินรายใหญ่อันดับ 4 ของจีน ได้ลงนามในบันทึกความตกลงร่วมกับบริษัท เอ็มบราเออร์ ผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของ บราซิล ในการจัดหาเครื่องบินจำนวน 100 ลำให้แก่สายการบิน ซึ่งครึ่งหนึ่งในจำนวนนั้นจะถูกผลิตขึ้นในจีน โดยบริษัทร่วมทุนฮาร์บิน เอ็มบราเออร์ แอร์คราฟท์ อินดัสทรี

จีนอนุมัติความตกลงร่วมกันระหว่างสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค แอร์ ไลน์ บริษัท ไลน์ เนชั่นแนล เอเวียชั่น คอมพานี และซีตีก แปซิฟิค รวมทั้งแผนความร่วมมือกิจการของครากอนแอร์ กับสายการบินคาเธ่ย์-

แปซิฟิก ของฮ่องกง ซึ่งเป็นคู่แข่งกัน โดยความตกลงดังกล่าวทำให้คาเธ่ย์มีสัดส่วนหุ้นในสายการบินแอร์ไชน่าเพิ่มขึ้นและเปิดทางให้คาเธ่ย์มีบทบาทสำคัญในตลาดการบินของจีนมากขึ้น

สำหรับสายการบินอื่นๆ ในแถบเอเชียที่น่าสนใจ มีความเคลื่อนไหว ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางการบิน	หมายเหตุ
ไทเกอร์ แอร์เวย์ส	เปิดเที่ยวบินจากสิงคโปร์มุ่งสู่จุดหมายปลายทาง 3 เมืองในรัฐซาราวัก บนเกาะบอร์เนียวของ มาเลเซีย คือ เมืองคูซิง มิริ และชิปู	- สายการบินต้นทุนต่ำของสิงคโปร์ - ได้รับอนุญาตจากทางการมาเลเซีย เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวในมาเลเซีย
โคเรียนแอร์	เปิดเส้นทางระหว่างสนามบินนานาชาติอินชอน กรุงโซล เกาหลีใต้ – ศูนย์กลางเศรษฐกิจเมืองกวางโจว ในภาคใต้ของ ประเทศจีน	- โดยจะใช้เครื่องบินแบบโบอิง 737-800 ซึ่งสามารถขนส่งผู้โดยสารได้ถึง 148 ที่นั่ง - ออกเดินทางจากอินชอนทุกวันอังคาร พุธ ศุกร์ และเสาร์ เวลา 09.20 น. ถึงเมืองกวางโจว เวลา 12.00 น. ตามเวลาท้องถิ่น ส่วนเที่ยวกลับออกเดินทางจาก กวางโจว เวลา 13.00 น. ถึงอินชอน เวลา 17.25 น. ตามเวลาท้องถิ่น - จะมีการเปิดให้บริการผู้โดยสารระหว่างกรุงโซลกับปักกิ่ง ในเดือนมิถุนายนปีหน้า
เวียดนาม แอร์ไลน์	เส้นทาง ฮานอย – เมืองหลวงพระบาง ของลาว	- เริ่มทำการบินในวันที่ 30 ต.ค. นี้ - จะให้บริการ 4 เที่ยวบิน/สัปดาห์

สิงคโปร์ แอร์ไลน์ สายการบินที่ใหญ่ที่สุดในโลก กับสมาคมนักบินของสายการบินสิงคโปร์ (ALPA-S) ได้ร่วมกันพิจารณาระดับค่าจ้างที่เหมาะสมสำหรับนักบินบนเครื่องบิน รุ่น A380 โดยได้ร่วมกันทำสัญญาการเจรจาต่อรองค่าจ้างและระยะเวลาในการทำงานมาตั้งแต่เดือน มีนาคม 2005 ที่ผ่านมา

ด้านท่าอากาศยาน

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 ทำการบินมายังสนามบินสุวรรณภูมิ ในเช้าวันที่ 28 กันยายน เวลา 03.05 น. เป็นเที่ยวบินขนส่งสินค้าของสายการบินลุฟต์ฮันซา เที่ยวบินที่ LH 8442 จากแฟรงก์เฟิร์ต มายังสุวรรณภูมิ ส่วนเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารมายัง

สนามบินสุวรรณภูมิ จะถึงในเวลา 04.10 น. ซึ่งเป็นเที่ยวบินของสายการบินแอร์โรสวิส เที่ยวบินที่ VV171 จากเคียฟ มายังสนามบินสุวรรณภูมิ

สำหรับเที่ยวสุดท้ายที่จะบินขึ้นจากสนามบินดอนเมือง คือ KU414 ของสายการบินคูเวตแอร์ ซึ่งจะออกจากสนามบินดอนเมืองในเวลา 02.50 น. วันที่ 28 กันยายน หลังจากเวลา 03.00 น. จะทำการปิดการใช้ท่าสนามบินดอนเมือง

ข้อมูลรายละเอียดของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น สามารถสรุปได้ ดังนี้

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ แบ่งออกเป็น 7 ชั้น ประกอบด้วย

ชั้นใต้ดิน	เป็นชั้นของสถานีรถไฟฟ้า ซึ่งยังสร้างไม่เสร็จ โดยจะมีรถไฟฟ้าใต้ดินจากสถานีมักกะสันมาต่อเชื่อมที่สนามบินแห่งนี้
ชั้นที่ 1	เป็นสถานีรถไฟโดยสาร
ชั้นที่ 2	สำหรับผู้โดยสารขาเข้า
ชั้นที่ 3	เป็นชั้นนัดพบและร้านค้า
ชั้นที่ 4	สำหรับผู้โดยสารขาออก
ชั้นที่ 5	เป็นสำนักงานบริษัทการบินไทยและพันธมิตร
ชั้นที่ 6	เป็นภัตตาคาร
ชั้นที่ 7	เป็นชั้นชมทัศนียภาพ

ภายในอาคารมีจุดตรวจบัตรโดยสาร 360 จุด จุดตรวจหนังสือเดินทาง ขาเข้า 124 จุด ขาออก 72 จุด อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศกับภายในประเทศอยู่ร่วมกัน ระยะทางเดินต่อเครื่องบินระหว่างสายการบินในประเทศกับระหว่างประเทศ มีความยาวประมาณ 1 ก.ม. ระยะไกลสุด 3 ก.ม.

อาคารท่าเทียบเครื่องบินมี 51 จุด สามารถรองรับเครื่องบินขนาดใหญ่ 5 จุด ในลานจอดสามารถรองรับเครื่องบินได้ 120 ลำ ระบบอื่น เช่น ระบบโภชนาการ สามารถผลิตอาหารให้ทุกสายการบินได้ 100,000 ชุดต่อวัน

โรงซ่อมบำรุงอากาศยาน จำนวน 2 โรง สามารถจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ได้

ศูนย์ควบคุมการจราจรทางอากาศ คือ หอบังคับการบินสูงถึง 132.2 เมตร พร้อมระบบวิทยุสื่อสารการบิน ระบบติดตามอากาศยานเขตประชิดสนามบิน และระบบติดตามอากาศยานภาคพื้นดิน และระบบนำร่องอากาศยานที่ทันสมัย

อีกทั้งยังมีเครื่องตรวจระเบิดสายพานลำเลียง ซีทีเอ็กซ์ ซึ่งที่สนามบินนานาชาติในสหรัฐอเมริกา เช่นที่ ลอสแอนเจลิส จะมีเพียง 4-5 เครื่องเท่านั้น ทั้งยังตั้งนอกสายพานลำเลียงต่างหาก

นอกจากนี้ ยังมีบริการอื่นอีก เช่น ศูนย์บริการรถเช่า ร้านค้า ภัตตาคาร สถานีเติมน้ำมัน อีกส่วนหนึ่งที่น่าสนใจ โดยเฉพาะผู้โดยสารที่ต้องไปรอขึ้นเครื่อง หรือในขณะที่เครื่องบิน “ดีเลย์” คือ การออกแบบสถาปัตยกรรมรอบสนามบินให้มีลักษณะเป็นชนบทในบริเวณส่วนของอาคารผู้โดยสาร

สายการบินกว่า 92 สายการบิน จะทำการบิน จากเดิมที่มีอยู่จำนวน 87 สายการบิน ในส่วนนี้ไม่รวมสายการบินภายในประเทศที่เป็นของไทย และสายการบินประเภทเช่าเหมาลำ (ชาร์เตอร์ไฟลต์) จะบินเข้ามาที่ประเทศไทยมากขึ้นในช่วงในช่วงฤดูหนาวที่จะถึง โดยเป็นสายการบินจากกลุ่มสแกนดิเนเวียและยุโรป ตะวันออกอีกเป็นจำนวนมาก หากรวมทั้งหมดก็จะมีสายการบินมาให้บริการกว่า 100 สายการบินทั่วโลก

สำหรับความคืบหน้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ในขณะนี้ ยังมีปัญหาความไม่พร้อมหลายๆ อย่าง เช่น ระบบสายพานลำเลียงสัมภาระผู้โดยสาร ซึ่ง ทอท. ได้เตรียมการรองรับด้วยการว่าจ้างทหารจากเหล่าทัพ เพื่อช่วยขนสัมภาระให้กับผู้โดยสาร หากสายพานขัดข้องขึ้นมา และปัญหาระบบเครือข่ายคอมพิวเตอร์และระบบไอทีในสนามบินก็ยังไม่มีความพร้อมเต็มพิกัดเช่นกัน เนื่องจากยังเชื่อมต่อเครือข่ายถึงกันไม่หมด

อย่างไรก็ตาม หลายประเทศที่มีการสร้างสนามบินนานาชาติแห่งใหม่ และต้องโยกย้ายอุปกรณ์และติดตั้งระบบต่างๆ ให้เสร็จทันเปิดให้บริการ ต่างก็เคยประสบกับปัญหาขัดข้องเช่นกัน เช่น

ท่าอากาศยาน	รายละเอียด	ปัญหาที่เกิดขึ้น	การแก้ปัญหา
เค แอล อินเตอร์-เนชั่นแนล มาเลเซีย	- พื้นที่ 400,000 ตร.ม. - เปิดให้บริการเมื่อ 30 มิ.ย. 2541	- ระบบการจัดการข้อมูลเที่ยวบินที่ผิดพลาด - ระบบสายพานลำเลียงหยุดชะงัก - การจัดหลุมจอดอากาศยานผิดพลาด - ปัญหาระบบไฟนำจอดอากาศยานและสะพานเทียบเครื่องบิน - ปัญหาคลื่นความถี่คับคั่งเกินไป - ปัญหาระบบปรับอากาศล้มเหลว	- วางแผนให้ระบบต่าง ๆ สามารถปรับมาเป็นระบบ Manual ได้ - จัดทำเว็บไซต์เพื่อประกาศข้อมูลเที่ยวบิน - จัดผู้ปฏิบัติงานสำรองเตรียมรับมือตลอด 24 ชั่วโมงในระบบงานที่สำคัญ
ฮ่องกง อินเตอร์-เนชั่นแนล แอร์พอร์ต	- พื้นที่ 550,000 ตร.ม. - เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 6 กรกฎาคม 2541	- ระบบฐานข้อมูลส่งข้อมูลผิดพลาดไปยังระบบแสดงเที่ยวบินและระบบลำเลียงสัมภาระ - ระบบการจัดหลุมอากาศยานล่าช้า สับสน	

ท่าอากาศยาน	รายละเอียด	ปัญหาที่เกิดขึ้น	การแก้ปัญหา
		- ทางเลื่อน/บันไดเลื่อนหยุดทำงานบ่อยครั้ง ระบบปรับอากาศไม่เพียงพอ ฯลฯ	
อินฮอน อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต เกาหลีใต้	เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 29 มีนาคม 2545	เกิดปัญหาระบบประมวลผล ส่วนกลางมีความไม่สมบูรณ์ในการเชื่อมต่อกับระบบอื่นๆ	จัดระบบไอทีให้เป็นแบบ สแตนด์อโลน
เดนเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนลแอร์พอร์ต	เปิดให้บริการเมื่อวันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2538	ปัญหาการจราจรติดขัด การจัดเวลาเที่ยวบินสับสน หน่วยงานตรวจสอบสภาพอากาศทำงานผิดพลาด ไม่สามารถใช้สะพานเทียบเครื่องบินได้ ระบบสายพานลำเลียงชำรุด ฯลฯ	

โดยสนามบินที่ได้กล่าวมาทั้งหมด ล้วนแต่ประสบปัญหาหลังจากเปิดให้บริการเป็นครั้งแรก ซึ่งปัญหาจะเกิดมากขึ้นขึ้นอยู่กับการเตรียมความพร้อมในทุกๆ ด้าน ทั้งวางแผน ซักซ้อม เพื่อป้องกันสิ่งที่จะเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝัน ซึ่งในขณะที่ประเทศไทยก็กำลังเตรียมความพร้อมอยู่เช่นกัน ซึ่งถ้าหากทุกฝ่ายที่เกี่ยวข้องร่วมมือกัน ก็จะช่วยแก้ปัญหาความล่าช้าออกไป

อย่างไรก็ตาม บริษัทผู้ประกอบการสายการบินต้นทุนต่ำของไทย ต่างก็ต้องการให้รัฐบาลพิจารณาการสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำหรือโลว์คอสต์เทอร์มินอลโดยเร็วที่สุด เนื่องจากขณะนี้ความต้องการเดินทางโดยสารสายการบินต้นทุนต่ำมีเพิ่มขึ้นมาก เช่น แอร์เอเชีย เมื่อ 3 ปีที่แล้ว เริ่มทำการบินรับส่งผู้โดยสารเพียง 2 แสนคน แต่ในปีหน้าคาดว่าจะมีจำนวนถึง 17 ล้านคน ทั้งนี้ การสร้างโลว์คอสต์เทอร์มินอล ก็ควรมีการสร้างในภูมิภาคอื่นด้วย เช่น เชียงใหม่ หาดใหญ่หรือภูเก็ต เพราะเมืองไทยมีศักยภาพและแหล่งท่องเที่ยวกระจายทั่วประเทศ นอกจากนี้ ยังต้องการให้ ทอท.ลดค่าภาษีสนามบิน (แอร์พอร์ตแท็กซ์) ลงมา แต่อย่างไรก็ตาม การย้ายสนามบินทำให้ต้นทุนของสายการบินต้นทุนต่ำเพิ่มสูงขึ้น ประมาณร้อยละ 15-20 ขณะที่บางรายการ เช่น ค่าเข้าจอดสะพานเทียบเครื่องบินเพิ่มถึงร้อยละ 300 จาก 900 บาท เป็น 3,000 บาท ดังนั้น สายการบินต้นทุนต่ำหลายสายจึงต้องพิจารณาจอดในลานจอดเช่นเดิม เพราะธุรกิจของโลว์คอสต์แอร์ไลน์ต้องการประหยัดที่สุด และต้องการลดต้นทุนแทนการขึ้นค่าตัว

สำหรับท่าอากาศยานกรุงเทพมหานคร กระทรวงคมนาคม มีนโยบายที่จะใช้สนามบินดอนเมืองสำหรับเครื่องบินของรัฐบาล เครื่องบินทหาร เครื่องบินส่วนตัว เครื่องบินเช่าเหมาลำ โดยล่าสุด คค. ได้ให้ความสำคัญกับ

การใช้เป็นศูนย์ซ่อมและเก็บอะไหล่ เครื่องบิน โดย ทอท. จะเป็นผู้กำกับดูแลการใช้พื้นที่อย่างเหมาะสม และจะเปิดให้บริษัทเอกชนที่สนใจเข้ามาดำเนินการ ส่วนศูนย์อะไหล่จะตั้งเป็นเขต Free Zone ซึ่งจากการติดต่อกับ โบอิง และแอร์บัส ก็ให้ความสนใจ เนื่องจากไทยมีข้อดีที่ค่าแรงถูก ค่าเช่าถูก และมีมือได้มาตรฐาน เมื่อเทียบกับสิงคโปร์และฮ่องกง

สำหรับความคืบหน้าในต่างประเทศนั้น ในขณะนี้จีนเร่งรัดธุรกิจสนามบิน โดยใช้งบประมาณถึง 140,000 ล้านดอลลาร์ (ราว 17,500 ล้านบาทสหรัฐ) เพื่อก่อสร้างและปรับปรุงสนามบินหลายแห่ง ก่อนปี 2010 โดยในอีก 5 ปีข้างหน้า จีนจะมีโครงการขยายสนามบิน 71 โครงการ โยกย้ายสนามบิน 11 แห่ง และสร้างใหม่ 49 แห่ง พร้อมประเมินว่าธุรกิจสนามบินของประเทศไทยจะเติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 11 ตั้งแต่ปี 2006 จนถึงปี 2020 โดยโครงการขยายสนามบินนานาชาติปักกิ่งเป็นโครงการด้านสนามบินที่ใหญ่ที่สุดของจีน ด้วยการลงทุนราว 25,000 ล้านดอลลาร์ (ราว 3,130 ล้านบาทสหรัฐ) ซึ่งจะทำให้สนามบินของเมืองหลวงแห่งนี้กลายเป็นศูนย์กลางการบินที่มีการไหลเวียนของผู้โดยสาร 90 ล้านคนต่อปี และสินค้า 9 ล้านตันต่อปี เมื่อถึงปี 2015 ด้านเซี่ยงไฮ้ เมืองเดียวในประเทศจีนที่มีสนามบินนานาชาติ 2 แห่ง ได้แก่สนามบินผู่ตงและหงเจียว ก็กำลังร่วมกันก่อสร้างเป็นฮับที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 110 ล้านคนต่อปีในปี 2015 เพื่อบรรลุเป้าหมายยังวางแผนสร้างเขตลอจิสติกส์การค้าเสรีพื้นที่ 12 ตารางกิโลเมตร บริเวณใกล้กับสนามบิน นอกจากนี้ รัฐบาลยังตัดสินใจสร้างทางด่วนสำหรับสินค้าระยะทาง 80 กิโลเมตร จากสนามบินไปยังเขตเศรษฐกิจสามเหลี่ยมปากแม่น้ำแยงซีเกียง แม้จะมั่นใจในอนาคตของธุรกิจสนามบินของประเทศไทย แต่ยังคงมีอุปสรรค เนื่องจากยังขาดแคลนสาธารณูปโภคขั้นพื้นฐานและความสามารถในการรองรับของน่านฟ้า นอกจากนี้ ภายใต้งบประมาณจะดึงเงินทุนจากต่างประเทศเข้ามาในธุรกิจสนามบินนี้

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

TAGS ได้ประมาณการว่า การเปิดคลังสินค้าปลอดภาษีที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมินี้ จะสามารถเพิ่มปริมาณการขนส่งสินค้าได้อีกหนึ่งเท่าตัว จาก 1.2 ล้านตัน เป็น 3 ล้านตัน โดยการให้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมินี้ สามารถให้บริการได้ตลอด 24 ชั่วโมง เปรียบเทียบกับที่ทำอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งให้บริการได้เพียง 8 ชั่วโมง

การเพิ่มปริมาณการให้บริการด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของ TAGS นี้ จำเป็นต้องเพิ่มปริมาณบุคลากรเพื่อให้สอดคล้องกับภาระงานที่เพิ่มขึ้น ดังนั้น จึงน่าจะเป็นผลดีต่อการจ้างงานสำหรับบัณฑิตที่สำเร็จการศึกษาจาก สบพ. โดยเฉพาะในหลักสูตรเทคโนโลยีการบินบัณฑิต สาขาการจัดการการขนส่งสินค้าทาง

อากาศ นอกจากนี้ สบพ. อาจพิจารณาจัดหลักสูตรอบรมระยะสั้น ทางด้านที่เกี่ยวกับการบริหารงานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ เสนอให้กับ TAGS ด้วย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

บริษัท เอ็มบราเออร์ ผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของบราซิลได้ลงนามในความตกลงกับสายการบินไชนานแอร์ไลน์ ของจีน ในการจัดหาเครื่องบินจำนวน 100 ลำให้ โดยสายการบินไชนานจะซื้อเครื่องบินแอร์เจ 145 ขนาดความจุ 50 ที่นั่ง จำนวน 50 ลำ และเครื่องบินเอ็มบราเออร์ 190 ขนาด 106 ที่นั่ง จำนวน 50 ลำ โดยเครื่องบินแอร์เจ 145 จะผลิตขึ้นในจีนผ่านทางบริษัทร่วมทุนฮาร์ปิน เอ็มบราเออร์ แอร์คราฟ อินดัสทรี

ในขณะที่ Lufthansa กำลังวางแผนที่จะซื้อ เครื่องบินใหม่ จำนวน 100 ลำ ซึ่งอยู่ในระหว่างการพิจารณาของคณะกรรมการ โดยในขณะนี้ Lufthansa ต้องการหาเครื่องบินทดแทนโบอิง 747 จำนวน 30 ลำ แอร์บัส A340 จำนวน 29 ลำ รวมทั้ง โบอิง 737 และ แอร์บัส A320 จำนวน 60 ลำ ซึ่งจะใช้บินในยุโรป

สำหรับเครื่องบินโดยสารแอร์บัส เอ 380- ซูเปอร์จัมโบ ซึ่งเป็นเครื่องบินพาณิชย์ขนาดใหญ่ที่สุดของโลกได้ออกบินทดสอบเป็นครั้งแรกเป็นที่เรียบร้อยแล้ว การทดสอบครั้งนี้ ใช้เวลา 7 ชั่วโมง มีการทดสอบอุปกรณ์ทั้งหมดตั้งแต่โทรศัพท์จนถึงห้องน้ำ และจะทำการบินทดสอบมีอีก 4 ครั้ง แอร์บัสจะผลิตเครื่องบินรุ่นนี้ส่งให้กับสายการบินสิงคโปร์แอร์ไลน์เป็นรายแรกในเดือนตุลาคมนี้ ในขณะที่มีอีก 16 สายการบินสั่งซื้อแล้ว 159 ลำ

ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เริ่มด้วยข่าวที่เกี่ยวข้องกับ สบพ. คือ ผวก.สบพ. แสดงความเห็นต่อ บกท. และ คค. ในกรณีที่ บกท. ส่งนักบินไปเรียนที่โรงเรียนเอกชน บางกอก เอวิเอชัน เซ็นเตอร์ แทนการส่งมาเรียนที่ สบพ. ซึ่งเป็นหน่วยงานรัฐวิสาหกิจด้วยกัน ทั้งนี้ สบพ. ไม่ทราบสาเหตุที่ บกท. ยกเลิกส่งนักบินมาเพราะอะไร เนื่องจาก สบพ. ได้ทำหนังสือชี้แจงไปยัง บกท. แล้ว แต่ไม่มีการแจ้งตอบกลับมา นอกจากนี้ทาง สบพ. ได้ทำหนังสือไปยัง คค. แล้วเช่นกัน

สำหรับบริษัท บางกอก เอวิเอชัน เซ็นเตอร์ เป็นบริษัทที่จัดตั้งขึ้นด้วยทุนจดทะเบียน 58 ล้านบาท ประกอบกิจการรับสอนขับเครื่องบิน โดยมีสำนักงานตั้งอยู่ที่ อาคาร โรงเก็บอากาศยาน สนามบินดอนเมือง

การสัมมนาในหัวข้อ “เปิดแผนยุทธศาสตร์พัฒนาศูนย์กลางการบินแห่งภูมิภาค...ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ” ซึ่งจัดขึ้นโดย เนชั่นกรุ๊ป ร่วมกับ ทอท. และผู้เข้าร่วมสัมมนาที่เป็นผู้แทนจากหน่วยงานต่างๆ ที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ บริษัทอมตะ สมาคมธุรกิจท่องเที่ยวไทย (ATTA) บริษัท คิงส์ พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล บริษัท ดีเอสแอล เอกซ์เพรส อินเตอร์เนชั่นแนล (ประเทศไทย) บกท. และสมาคมด้านการบินที่เกี่ยวข้อง การสัมมนาดังกล่าวเป็นการระดมความคิดเห็นเพื่อร่วมกันพัฒนาศักยภาพในเชิงธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในมุมมองของผู้เกี่ยวข้อง ซึ่งสามารถสรุปสาระสำคัญในประเด็นต่างๆ ได้ดังนี้

1. ในมุมมองของกลุ่มอมตะกรุ๊ป ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะช่วยขยายธุรกิจของกลุ่มให้กว้างขวางมากขึ้น โดยกลุ่มได้ร่วมกับเครือโรงพยาบาลวิภาวดีรังสิต-รามคำแหง ก่อตั้งโรงพยาบาลสำหรับกลุ่มลูกค้าระดับไฮ-เอนด์ เพื่อรองรับลูกค้าชาวต่างชาติที่เข้ามาทำงานในนิคมอุตสาหกรรมใหม่ที่กลุ่มฯ จะพัฒนาขึ้น รวมทั้งการพัฒนาโครงการบริการด้านสุขภาพสำหรับชาวต่างชาติด้วย

นอกจากนี้ บริษัทฯ ยังคาดการณ์ว่า ในอนาคต จะมีโรงงานอุตสาหกรรมประมาณ 3,000 โรง ซึ่งจะเป็นลักษณะโรงงานที่ใช้เทคโนโลยีสมัยใหม่ ซึ่งมีความต้องการใช้ท่าอากาศยาน มากกว่าท่าเรือ ในการขนส่งสินค้า อย่างไรก็ตาม รัฐต้องช่วยแก้ปัญหาเรื่องเกี่ยวกับศุลกากรและความโปร่งใส ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาใหญ่ที่ทำให้นักลงทุนจากต่างชาติวิตก และหันไปลงทุนในประเทศมาเลเซีย และเวียดนามแทน

2. สำหรับสมาคมธุรกิจท่องเที่ยวไทยนั้น มองว่า ขณะนี้ประเทศไทยกำลังเผชิญกับคู่แข่งในธุรกิจท่องเที่ยวที่แข็งแกร่งอย่างสิงคโปร์ ฮองกง เวียดนาม รวมทั้งจีน ซึ่งการมีท่าอากาศยานแห่งใหม่เพียงอย่างเดียว นั้น ไม่เพียงพอ แต่จะต้องมีการบริการที่ดีด้วย ซึ่งรัฐควรเตรียมความพร้อมของบุคลากร ทั้งในเรื่องทักษะและภาษาต่างประเทศ ตลอดจนทักษะในการให้บริการ

3. ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีศักยภาพ ซึ่งไม่จำกัดเพียงแค่ฮับด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศของภูมิภาค หากแต่ยังเป็นฮับด้านการบริการผู้โดยสารทางอากาศอีกด้วย สมาพันธ์โลจิสติกส์ไทยกล่าว ซึ่ง นายพงษ์ศักดิ์ รักตพงศ์ไพศาล รวค. ได้ยืนยันว่า ประเทศไทยยังคงมีความเหมาะสมที่สุดสำหรับการเป็นฮับด้านการบินของภูมิภาค

4. ด้านของ ทอท. เองนั้น ได้กล่าวถึงศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในการให้บริการแก่สายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในภูมิภาคนี้ โดย ทอท. เองก็ได้วางแผนการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะ ส่วนท่าอากาศยานกรุงเทพ นั้น หลังจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ก็อาจจะใช้เป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน และให้บริการอากาศยานเช่าเหมาลำ รวมทั้งใช้สำหรับการลงจอดในกรณีฉุกเฉิน

นอกจากนี้ ทอท. ยังได้พิจารณาในเรื่องการเปิดวิทยาลัยด้านการบิน เพื่อผลิตบุคลากรสำหรับรองรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศที่กำลังขยายตัวอย่างรวดเร็ว

การสัมมนาดังกล่าว ทำให้เห็นถึงแนวโน้มการพัฒนาในเชิงธุรกิจและศักยภาพของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งในมุมมองของหลายส่วนที่เกี่ยวข้องได้ให้ความสำคัญในเรื่องของการเตรียมความพร้อมของบุคลากร โดยเฉพาะในเรื่องโลจิสติกส์ ภาษาต่างประเทศ และเรื่องการบริหาร ซึ่ง สบพ. เองในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่ผลิตและพัฒนาบุคลากรที่เกี่ยวข้อง จึงสมควรพิจารณาถึงข้อเสนอแนะของผู้เกี่ยวข้องดังกล่าว รวมทั้งประเด็นการเปิดวิทยาลัยการบินของ ทอท. ซึ่งเป็นประเด็นที่ สบพ. ควรให้ความสำคัญเป็นพิเศษ เนื่องจากมีผลกระทบต่อ สบพ. โดยตรง

โดยภาพรวมนั้น อุตสาหกรรมการบินมีการปรับตัวอย่างต่อเนื่อง ทั้งในส่วนของต้นทุนการผลิต และการบริการ เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ โดยราคาน้ำมันถือเป็นปัจจัยการผลิตที่สำคัญ ที่ส่งผลกระทบต่อธุรกิจประเภทนี้มาก สำหรับประเทศไทยนั้น นอกจากปัจจัยด้านราคาน้ำมันแล้ว ยังมีปัจจัยทางการเมืองเข้ามาเกี่ยวข้องกับการลงทุนในภาคเอกชนด้วย อีกทั้งความพร้อมของสนามบินจะมีส่วนในการพัฒนาธุรกิจการบินให้ขยายตัวต่อไปได้มากขึ้น

ภายหลังจากที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเปิดให้บริการ ประเทศไทยจะมีความได้เปรียบเรื่องการมีท่าอากาศยานภูมิภาค 26 แห่ง และท่าอากาศยานนานาชาติอีก 5 แห่งไว้รองรับนักท่องเที่ยว ซึ่งถือเป็นเรื่องที่ดีที่จะช่วยขยายที่สุวรรณภูมิ เพราะที่ผ่านมาปริมาณการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานกรุงเทพ (ดอนเมือง) มีความคับคั่งเป็นอย่างมาก ส่งผลให้เครื่องบินบางลำต้องบินวนอยู่บนน่านฟ้านานกว่าจะลงจอดได้ ทำให้สูญเสียน้ำมันไปเป็นจำนวนมาก เป็นการสิ้นเปลืองพลังงานโดยไม่จำเป็น เมื่อขยายมาที่สุวรรณภูมิซึ่งมี 2 รันเวย์ และสามารถบินขึ้น-ลงได้พร้อมกันในเวลาเดียวกัน จะช่วยลดปัญหาดังกล่าวลงไปได้

อย่างไรก็ตาม ธุรกิจการบินในประเทศจีนเป็นสิ่งที่น่าจับตามองเป็นอย่างยิ่ง เพราะจีนนับเป็นอีกประเทศหนึ่งที่อุตสาหกรรมการบินกำลังเจริญก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญ จีนมีการพัฒนาด้านการบินในทุกภาคส่วนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งการผลิตอากาศยาน การพัฒนาสายการบิน การเปิดเส้นทางบินใหม่ การเพิ่มเที่ยวบิน เป็นต้น

ความตกลงระหว่างสายการบินไชน่าแอร์ไลน์ กับบริษัท เอ็มบราเออร์ ของบราซิล ในการจัดหาเครื่องบินให้แก่สายการบินนั้น จะช่วยทำให้จีนพัฒนาศักยภาพในด้านการผลิตเครื่องบินภายในประเทศ ซึ่งในอนาคตคาดว่า อุตสาหกรรมการผลิตอากาศยานและชิ้นส่วนอากาศยาน จะเป็นอุตสาหกรรมที่สร้างรายได้ และเป็นอุตสาหกรรมส่งออกที่สำคัญของจีน

นอกจากนี้ ความร่วมมือระหว่างสายการบินของจีนกับสายการบินคาเธ่ย์แปซิฟิค ซึ่งถึงแม้จะเป็นคู่แข่งกัน และความตกลงดังกล่าวจะทำให้คาเธ่ย์มีสัดส่วนหุ้นในสายการบินแอร์ไชน่าเพิ่มขึ้นและเปิดทางให้คาเธ่ย์มีบทบาทสำคัญในตลาดการบินของจีนมากขึ้น แต่หากพิจารณาในมุมกลับกัน จีนเองก็ได้รับผลประโยชน์จากความตกลงร่วมกันนี้เช่นกัน เพราะจีนเองก็กำลังเร่งพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ ซึ่งจีนก็จะสามารถเพิ่มบทบาทในตลาดของฮ่องกง รวมทั้งเพิ่มศักยภาพของสายการบินของจีนด้วย

ในเรื่องของโครงสร้างขั้นพื้นฐานด้านการบิน คือ ท่าอากาศยานนั้น จีนได้ให้ความสำคัญในเรื่องนี้ โดยเร่งก่อสร้างและปรับปรุงสนามบินหลายแห่ง โดยสนามบินใหญ่ๆ ของประเทศกำลังเปลี่ยนแปลงจากสนามบินของเมืองมาเป็นเมืองสนามบิน ที่เป็นจุดรวมการไหลเวียนของผู้คน สินค้า เงินทุน และข้อมูลข่าวสาร ทั้งนี้ เมืองสนามบินจะเพิ่มความสำคัญยิ่งขึ้นในการเป็นตัวขับเคลื่อนทางเศรษฐกิจในท้องถิ่นและภูมิภาค อุตสาหกรรมสนามบินของจีนกำลังเติบโตในอัตราที่รวดเร็ว เนื่องจากอุตสาหกรรมดังกล่าวมีความเกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกหลายด้าน ที่สำคัญคือ อุตสาหกรรมท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมส่งออก เป็นต้น

ความก้าวหน้าด้านการบินอย่างรวดเร็วของจีน ส่งผลให้เกิดความต้องการบุคลากรด้านการบินจำนวนมาก ดังนั้น จีนจึงนับเป็นลูกค้าเป้าหมายที่มีศักยภาพอีกหนึ่งกลุ่ม ซึ่ง สบพ. ควรพิจารณาเปิดตลาดการฝึกอบรมบุคลากรด้านการบินเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของจีน

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน