

ในช่วงเดือนตุลาคมนี้ มีความเคลื่อนไหวในแวดวงการบินในประเทศต่างๆ ที่น่าสนใจ ซึ่งส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวม ดังนี้

บริษัท โบอิง คอร์ปอเรชั่น ผู้ผลิตเครื่องบินพาณิชย์รายใหญ่ของโลก ได้คาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบินของโลกในช่วง 20 ปีข้างหน้าว่า การเดินทางของผู้โดยสารและการขนส่งทางอากาศจะขยายตัวในอัตราเฉลี่ย ร้อยละ 4.9 และ 6.1 ต่อปี ตามลำดับ ในอนาคตปริมาณการเดินทางและการขนส่งทางอากาศของโลก จะสูงขึ้นกว่า 2.5 – 3 เท่า เมื่อเทียบกับปริมาณในปัจจุบัน โดยที่ภูมิภาคเอเชียจะเป็นภูมิภาคหนึ่งที่มีอัตราการเจริญเติบโตสูงสุด

นอกจากนี้ **สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ** (International Air Transport Association: IATA) ได้คาดการณ์แนวโน้มการเติบโตของธุรกิจสายการบินในอนาคต โดยได้ประมาณการขยายตัวของการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ (Passenger Traffic) และการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight Traffic) ของโลกในช่วงเวลา 5 ปี ระหว่างปี 2005-2009 ว่าจะมีอัตราเติบโตเฉลี่ยร้อยละ 5.6 ต่อปี และร้อยละ 6.3 ต่อปี ตามลำดับ โดยที่ปริมาณการเดินทาง และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ทั้งภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเอง และระหว่างเอเชีย-แปซิฟิก กับภูมิภาคต่างๆ ของโลก จะมีอัตราขยายตัวมากที่สุดเมื่อเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ของโลก โดยเอเชีย-แปซิฟิก รวมทั้งประเทศไทยด้วยนั้น จะเป็นภูมิภาคที่มีศักยภาพสำหรับธุรกิจสายการบินและบริการด้านท่าอากาศยานสูงที่สุดในโลก

จะเห็นได้ว่าหลายประเทศ โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชีย มีการเตรียมพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของแต่ละประเทศ เพื่อรองรับการเจริญเติบโตที่จะเกิดขึ้นนี้ รวมถึงการเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของประเทศไทยด้วย ซึ่งนับเป็นช่วงเวลาเหมาะสมที่จะรองรับแนวโน้มดังกล่าว

นอกจากนี้ ปัจจัยในเชิงลบที่มีผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบิน นั่นคือ เหตุการณ์การก่อการร้ายทางการบิน ทั้งที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ ก็เริ่มมีแนวโน้มที่จะได้รับการแก้ไขให้ดีขึ้น ซึ่งหลายประเทศพยายามหาแนวทางเพื่อป้องกันมิให้เกิดเหตุการณ์ร้ายๆ ขึ้นได้ โดยล่าสุด ได้มีการเจรจาระหว่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปจึงจัดขึ้น โดยเป็นการพิจารณาถึงแนวทางการแลกเปลี่ยนข้อมูลที่จำเป็นของผู้โดยสารเครื่องบินระหว่างสองภูมิภาค แต่ที่ผ่านมายังไม่ได้ข้อสรุปที่เป็นที่พอใจของทุกฝ่าย อย่างไรก็ตาม การเจรจาล่าสุด เมื่อวันที่ 6 ตุลาคม 2549 นั้น ได้ข้อสรุป โดยสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรปได้ร่วมกันลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลจำเป็นของผู้โดยสาร ซึ่งมีผลบังคับใช้เมื่อวันที่ 16 ตุลาคม 2549 ที่ผ่านมา

ภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว กำหนดให้สายการบินต่างๆ ของยุโรปต้องแจ้งข้อมูลที่จำเป็นของผู้โดยสาร เช่น ที่อยู่ หมายเลขโทรศัพท์ และรายละเอียดบัตรเครดิต ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ร่อนลงจอดที่สนามบินต่างๆ ใน สหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าว เป็นข้อตกลงฉบับชั่วคราว ซึ่งจะมีผลบังคับถึงเดือน ก.ค. 2550 เท่านั้น

ด้านสายการบิน

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ได้กำหนดกฎระเบียบเพื่อบังคับใช้กับบริษัทตัวแทนผู้ค้าตั๋ว (ticketing agent) ผ่านเครือข่าย 87 สายการบินนานาชาติ โดยได้ประกาศว่า ตั้งแต่วันที่ 1 ตุลาคม 2549 นี้ จะบังคับ เอเยนต์จำหน่ายตั๋วเครื่องบินทั่วโลก จ่ายค่าธรรมเนียมการยกเลิกตั๋วผู้โดยสารภายใน 1 วัน หรือที่เรียกว่า **กฎ sameday voice** รวมทั้ง IATA ยังพยายามจะให้ตัวแทนจำหน่ายตั๋วเครื่องบิน นำเงินไปกำกับการขายผ่าน ธนาคาร ร้อยละ 100 หรือทำแบงก์การ์ดทีเดียว เพียงอย่างเดียว ตั้งแต่ 1 มกราคม 2550 นี้

กฎที่ประกาศใช้นั้น อาจส่งผลกระทบต่อกลุ่มผู้ประกอบการและบริษัทสายการบินของไทย ซึ่งนับเป็น ปัจจัยในเชิงลบสำหรับธุรกิจการจำหน่ายตั๋วโดยสารเครื่องบินของไทย ซึ่งปัจจุบันมีมูลค่ายอดขายปีละกว่า 40,000 ล้านบาท โดยเฉพาะการจ่ายค่าธรรมเนียมยกเลิกตั๋วเครื่องบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวต่างๆ ของสายการบินในประเทศนั้น เริ่มที่ **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** ซึ่ง กำลังประสบปัญหาสำคัญในเรื่องความล่าช้าในการส่งมอบเครื่องบินแบบแอร์บัส เอ 380 เป็นผลให้ต้องดำเนินการ ปรับปรุงแผนวิสาหกิจ เพื่อให้สอดคล้องกับปัญหาดังกล่าว

จากการที่ บริษัท แอร์บัส อินดัสตรี จำกัด ได้ทำหนังสืออย่างเป็นทางการ มายังฝ่ายการบริหาร บกท. เพื่อ ขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส 380 จำนวน 6 ลำ ในวงเงินกว่า 40,000 ล้านบาท ออกไปอีก 22 เดือน จากเดิม จะต้องส่งมอบเครื่องบินลำแรกในเดือนมีนาคม 2552 อันเนื่องมาจากปัญหาทางเทคนิคการผลิต นั้น ส่งผลให้ บกท. ต้องมีการประชุมเพื่อปรับปรุงแผนวิสาหกิจบริษัทใหม่ทั้งหมด ทั้งแผนการจัดหาเครื่องบิน แผนการใช้เครื่องบิน- เส้นทางการบิน แผนกลยุทธ์การตลาด และแผนการเงิน เนื่องจาก บกท. มีแผนจะนำเครื่องบินแอร์บัส 380 มาใช้ทำ การบินในเส้นทางบินระยะยาว หรือเส้นทางบินยุโรป

ปัญหาความล่าช้าที่เกิดขึ้น ส่งผลกระทบต่อแผนการดำเนินการของ บกท. ในเรื่องการจัดเตรียม เครื่องบินให้เพียงพอต่อการเปิดเส้นทางการบิน ซึ่ง บกท. อาจจะต้องหาเครื่องบินแบบอื่นเข้ามาทดแทน นอกจากนี้ ยังส่งผลกระทบต่อการจัดเตรียมบุคลากรด้านการบินด้วย ซึ่งตามแผนเดิมนั้น เมื่อมีฝูงบินใหม่เข้ามาประจำการ ต้อง มีการเพิ่มบุคลากร ทั้งนักบิน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน และพนักงานบริการภาคพื้นด้วย

ในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้นนั้น บกท. อาจพิจารณา 2 กรณี คือ

1. อาจขอเปลี่ยนแปลงคำสั่งซื้อเครื่องบิน โดยอาจพิจารณาจัดซื้อเครื่องบินแบบอื่น เช่น แอร์บัส

เอ 340-600 โบอิง 747-400 หรือ โบอิง 777-200ER ทดแทน แอร์บัส เอ380

2. บกท. อาจจะต้องทบทวนแผนปลดระวางเครื่องบินแอร์บัส เอ300-600 จำนวน 8 ลำ ที่ใช้มากกว่า 20 ปี และการจัดซื้อเครื่องบินพิคตระยะกลางอีก 8 ลำ เพื่อทดแทนเครื่องบินดังกล่าว และอาจจะต้องยืดเวลาการใช้งานเครื่องบินทั้งแปดลำนั้นออกไปอีก

ส่วนกำหนดการรับมอบเครื่องบินโบอิง 4 ลำแรก ตามโครงการจัดหาเครื่องบินตามแผนวิสาหกิจปี 2548/49 - 2552/53 ของ บกท. ที่กรม. ได้อนุมัติหลักการ เมื่อ 23 พ.ย. 2547 ให้จัดหาเครื่องบิน จำนวน 14 ลำ ประกอบด้วยเครื่องบินโบอิง 6 ลำ และแอร์บัส 8 ลำ วงเงินลงทุน 96,355 ล้านบาท นั้น มีกำหนดรับมอบเครื่องบิน โบอิง 777-200ER ลำที่ 1 วันที่ 31 ตุลาคมนี้ และเครื่องบิน โบอิง 777-200ER ลำที่ 2, 3, 4 ในสัปดาห์ที่ 2, 3 และ 4 ของเดือนพฤศจิกายนนี้ ส่วนเครื่องบินโบอิง 2 ลำสุดท้าย มีกำหนดรับมอบในเดือนกันยายนและตุลาคม 2550

อย่างไรก็ตาม การปรับแผนวิสาหกิจของ บกท. นี้ ไม่ว่าจะเป็นการจัดหาเครื่องบินตามแผนเดิม หรือ จัดหาเครื่องบินแบบอื่นทดแทน เป็นประเด็นที่เกี่ยวข้องกับ สบพ. โดยตรง ซึ่ง สบพ. ควรศึกษาและหารือร่วมกับ บกท. ถึงแผนการพัฒนาศักยภาพการบิน และควรดำเนินการเพื่อสนับสนุนการผลิตบุคลากรในส่วนต่างๆ เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการบุคลากรการบินของ บกท.

นอกจากนี้ บกท. ยังได้เปลี่ยนแปลงระบบการออกบัตรโดยสารภายในประเทศ โดยได้ยกเลิกสัญญาการออกบัตรโดยสารภายในประเทศผ่านระบบกาลิเลโอ (ระบบสำรองที่นั่งเบ็ดเสร็จหรือซีอาร์เอส) เนื่องจากเห็นว่าสัญญา ดังกล่าวซึ่งได้ลงนามร่วมกันไปเมื่อ 1 ปีที่ผ่านมา ได้มีการตกลงกับ ททท. และ กาลิเลโอ ว่าจะสามารถทำให้จำนวน นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นถึง 2 ล้านคนต่อปี แต่จวบจนถึงปัจจุบันก็ยังไม่เคยปรากฏผลที่เป็นรูปธรรมแต่อย่างใด อีกทั้งการยกเลิกสัญญาดังกล่าว ยังเป็นการลดค่าใช้จ่ายด้านระบบจัดจำหน่ายของ บกท. ด้วย

อย่างไรก็ตาม ตามสัญญาบริการตลาดร่วม ที่ บกท. ทำกับบริษัท ไทย-อะมาดิอุส เซาท์อีสเอเชีย ซึ่งเป็นบริษัทที่ บกท. ถือหุ้นอยู่ และที่ผ่านมา บกท. จ่ายค่าธรรมเนียมให้อะมาดิอุสสำหรับจองตั๋วเส้นทางในประเทศ เป็นเงิน 3.6 เหรียญสหรัฐ ต่อเช็กเมนต์ แต่ตามสัญญา ก็จะได้เงินผลประโยชน์ตอบแทนกลับคืนให้ บกท. และ ไทย-อะมาดิอุสฯ ซึ่งเบ็ดเสร็จแล้ว บกท. เสียค่าธรรมเนียมเพียง 1.02 เหรียญสหรัฐ ต่อเช็กเมนต์ เมื่อเปรียบเทียบกับที่ต้องจ่ายให้กาลิเลโอ เป็นเงิน 2.60 เหรียญสหรัฐ ต่อเช็กเมนต์

ในส่วนการพัฒนาเส้นทางการบินนั้น บกท. ได้เพิ่มเส้นทางการบินและเที่ยวบิน ในช่วงไฮด์ซีซั่น ตั้งแต่ วันที่ 29 ต.ค. 49 ถึง 24 มี.ค. 50 นี้ ดังนี้

1. การเปิดเส้นทางต่างประเทศ 4 เส้นทาง ไปยังจุดหมายปลายทางที่

1.1 เมือง Johannesburg ประเทศแอฟริกาใต้

1.2 เมือง Hyderabad ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางด้าน IT ของอินเดีย

1.3 เมือง Bodhgaya ประเทศอินเดีย เป็นเมืองสำคัญทางพุทธศาสนา โดยเป็นเมืองที่พระพุทธเจ้าทรงตรัสรู้

1.4 เมือง Varanasi ประเทศอินเดีย เป็นเมืองสำคัญทางพุทธศาสนา โดยเป็นเมืองที่พระพุทธเจ้าทรงแสดงปฐมเทศนา

2. การเพิ่มเส้นทางภายในประเทศ ดังนี้

2.1 เส้นทาง กรุงเทพฯ – เชียงใหม่ จากเดิม 72 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 77 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

2.2 เส้นทาง กรุงเทพฯ – กระบี่ จากเดิม 24 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 28 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งแจ้งถึงกรณีสถานการณ์ทางสายการบิน เที่ยวบิน กรุงเทพฯ-เสียมราฐ ว่ายังอยู่ในมาตรฐาน เนื่องจากทางบางกอกแอร์เวย์สเป็นผู้ได้รับสัมปทานจากประเทศกัมพูชาเป็นเวลา 10 ปี ซึ่งในช่วง 3 ปีแรกของการบุกเบิกตลาดนั้น ทางสายการบินได้มีการใช้งบประมาณในการใช้สื่อ ทั้งนี้ทางสายการบินเองได้ดำเนินงานในเส้นทางกรุงเทพฯ-เสียมราฐ (เมืองที่ตั้งของนครวัด) มาแล้วทั้งหมด 7 ปี ซึ่งส่วนหนึ่งของราคาในปัจจุบันยังมาจากนโยบายของทางรัฐบาลกัมพูชาที่ต้องการให้มีการจำกัดคุณภาพของนักท่องเที่ยวในการเข้าประเทศอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ผู้ประกอบการด้านการท่องเที่ยวและโรงแรมของกัมพูชาเองต่างไม่เห็นด้วยกับสัมปทานการบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-เสียมราฐ เพียงสายการบินเดียวของบางกอกแอร์เวย์ส เนื่องจากทำให้ตัวโดยสารมีราคาสูง ซึ่งส่งผลให้นักท่องเที่ยวที่จะเดินทางเข้ามามีจำนวนน้อยลงและส่งผลกระทบต่อธุรกิจท่องเที่ยวของเสียมราฐ

สำหรับการพัฒนาธุรกิจของบางกอกแอร์เวย์ส นั้น ได้เปิดเส้นทางบินตรง 2 เส้นทางใหม่ ได้แก่

1. เส้นทาง กรุงเทพฯ - พูโกะ ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญมากแห่งหนึ่งของญี่ปุ่น โดยจะเริ่มทำการบินในวันที่ 9 ธ.ค. 49 และจะทำการบินสัปดาห์ละ 3 วัน บินในวันอังคาร วันพฤหัสบดีและวันเสาร์ ซึ่งจะใช้เวลาเดินทางจากประเทศไทยสู่เมืองพูโกะเป็นระยะเวลาราว 4 ชั่วโมงครึ่ง ถึง 5 ชั่วโมง

2. เส้นทาง กรุงเทพฯ - มัลดีฟส์ เริ่มทำการบินในวันที่ 30 พ.ย.49 นี้

นอกจากนี้ บางกอกแอร์เวย์ส ยังให้ความสนใจกับการท่องเที่ยวในเวียดนาม โดยกำลังพิจารณาการร่วมลงทุนกับแปซิฟิก แอร์ไลน์ส สายการบินของเวียดนามอีกด้วย

ส่วน สายการบิน พีบี แอร์ ได้นำกลยุทธ์การให้บริการบัตร “พีบี แอร์ มาสเตอร์การ์ด” มาใช้เพื่ออำนวยความสะดวกให้กับลูกค้าในชำระค่าบัตรโดยสารเครื่องบิน รวมถึงการซื้อสินค้าและบริการจากร้านค้าสมาชิกของมาสเตอร์การ์ด พร้อมสิทธิประโยชน์พิเศษอื่นๆ ซึ่งทางผู้บริหารเชื่อมั่นว่าจะสามารถขยายฐานลูกค้าทั้งรายเก่าและ

รายใหม่ที่ใช้บริการผ่านบัตรเครดิตได้มากกว่า 10,000 ราย ในระยะเวลา 1 ปี นอกจากนี้การออกบัตรเครดิตดังกล่าว ยังมีส่วนสำคัญต่อการขยายฐานลูกค้าในโครงการสะสมไมล์ของสายการบิน อย่าง "สมาชิกแสนสบายพาส" ที่มีฐานลูกค้าอยู่กว่า 6,000 ราย ซึ่งส่วนใหญ่เป็นลูกค้าที่มีแผนการเดินทางกับพีบีแอร์ เพื่อการติดต่อทางธุรกิจ การทำงานของหน่วยงานรัฐ และกลุ่มนักศึกษา

กลยุทธ์การให้บริการบัตรเครดิต พีบีแอร์ มาสเตอร์การ์ด ถือเป็นอีกหนึ่งกลยุทธ์สำคัญที่จะช่วยพัฒนาธุรกิจได้อีกทางหนึ่ง เพราะสามารถช่วยอำนวยความสะดวกและเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับลูกค้าในการเดินทาง ซึ่งถือเป็น การให้ความสำคัญกับลูกค้า โดยมุ่งเน้นการดำเนินงานด้าน CRM ของ พีบีแอร์ ด้วย

นอกจากนี้ พีบีแอร์ ยังมีแผนในการขยายเส้นทางการบินเพิ่มเติม เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าและการขยายฐานลูกค้าใหม่ในปี 2550

สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำในไทยนั้น นับเป็นตลาดที่มีการแข่งขันค่อนข้างสูง โดยแต่ละสายการบินต่างก็พยายามนำกลยุทธ์ทางการตลาดต่างๆ มาใช้ เพื่อสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขัน แต่ในขณะเดียวกันต่างก็ต้องปรับตัวสำหรับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย ซึ่งแม้ว่า สายการบินต้นทุนต่ำจะพากันเรียกร้องให้ ทอท. พิจารณาให้ความช่วยเหลือ โดยการก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำที่สุวรรณภูมิ หรือการย้ายกลับไปใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง แต่ในปัจจุบัน ก็ยังไม่ได้ข้อยุติที่ชัดเจน

สายการบินวันทูโก ได้กำหนดกลยุทธ์ เพื่อมุ่งสู่ความเป็นผู้นำในธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำหรือโลว์คอสท์แอร์ไลน์ และได้ปรับแผนธุรกิจใหม่ โดย

1. การเพิ่มจำนวนผู้โดยสารเป้าหมาย จากเดิมตั้งเป้าไว้ที่จำนวนผู้โดยสาร 1 ล้านคนในปีนี้เป็น 3 ล้านคนในปีหน้า
2. การแบ่งเซกเมนต์ของกลุ่มเป้าหมายให้ชัดเจนมากขึ้น โดยการแยก สายการบิน วันทูโก ออกจาก สายการบินโอเรียนท์ไทย อย่างชัดเจน และมุ่งให้วันทูโกเป็นสายการบินหลักในการแข่งขัน ซึ่งจะทำให้การบินทั้งในและต่างประเทศในระยะใกล้ๆ เช่น มาเก๊า สิงคโปร์ มาเลเซีย ส่วนโอเรียนท์ไทยจะเป็นเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำจากต่างประเทศ เช่น เกาหลีและฮ่องกง จากเดิมที่เคยวางตัวเองไว้ที่โลว์แฟร์แอร์ไลน์ เท่านั้น

วันทูโกได้เริ่มเที่ยวบินแรก หลังการแยกตัวจากโอเรียนท์ไทย โดยเปลี่ยนมาใช้เที่ยวบิน OG แทน OX ซึ่งเริ่มเที่ยวบินแรก เส้นทาง กรุงเทพฯ-กระบี่ เมื่อต้นเดือนตุลาคม 49 และจะเปิดบินทุกวัน วันละ 1 เที่ยวบิน เส้นทางกระบี่นี้เป็นเส้นทางที่มีศักยภาพสูง ซึ่งเป็นผลมาจากการปรับปรุงท่าอากาศยานกระบี่ให้เป็นท่าอากาศยานนานาชาติ ประกอบกับการเป็นจังหวัดท่องเที่ยวหลักในประเทศ ซึ่งมีความพร้อมในด้านโรงแรมที่พักและสิ่งอำนวยความสะดวก จึงทำให้เส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่ ถูกจับตามองจากผู้ประกอบการธุรกิจการบิน ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และมีการจราจรทางอากาศคับคั่งมากยิ่งขึ้น

3. การเพิ่มจำนวนจำนวนเครื่องบินและความถี่ของเที่ยวบิน ในขณะนี้ การแข่งขันกับโลว์คอสต์แอร์ไลน์ ในภูมิภาคนี้ ไม่ว่าจะเป็น ไทยเกอร์แอร์ เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส และแอร์เอเชีย มีอัตราสูง ทำให้ต้นทุนจำเป็นต้องใช้กลยุทธ์ในการเพิ่มจำนวนความถี่ของไฟต์บินเข้ามาแข่งขัน แต่อย่างไรก็ตาม เครื่องบินคือตัวแปรที่จะทำให้กลยุทธ์แบบนี้สำเร็จ ล่าสุด บริษัทมีแผนที่จะเพิ่มเครื่องบินจาก 4 ลำ เป็น 8 ลำในสิ้นปี และเพิ่มเป็น 15 ลำในปีหน้า โดยเป็นการเช่า ขณะที่จำนวนเที่ยวบินจะเพิ่มจาก 24 เที่ยวบินปี เป็น 36 เที่ยวบินสิ้นปี และ 60 เที่ยวบินปีหน้า

สำหรับ สายการบิน ไทยแอร์ เอเชีย แม้ว่าจะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายแรกที่เข้าไปเปิดให้บริการในสุวรรณภูมิก็ตาม แต่ก็เชื่อว่าจะได้เปรียบคู่แข่งอื่นๆ เนื่องจากไทยแอร์เอเชียยังต้องเร่งทำอย่างต่อเนื่องเพื่อกระตุ้นให้ลูกค้าเดินทาง การปรับตัวหลังเปิดใช้สนามบินสุวรรณภูมิ โดยไทยแอร์เอเชีย ได้กำหนดกลยุทธ์การตลาด ดังนี้

1. การใช้กลยุทธ์ด้านราคา เพื่อกระตุ้นการขาย ซึ่งนับเป็นกลยุทธ์ที่ไทยแอร์เอเชียมักจะนำมาใช้มากที่สุด โดยการจัดโปรโมชันลดราคา เพื่อสร้างกระแสให้คนอยากเดินทาง

2. การสร้างพันธมิตรร่วมธุรกิจ ในเส้นทางที่เปิดให้บริการอยู่แล้วก็ โดยเส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ร่วมกับสำนักงานพัฒนาการท่องเที่ยว กระทรวงการท่องเที่ยวและกีฬา จังหวัดกระบี่ สมาคมโรงแรม จังหวัดกระบี่ และนิตยสาร Travel Tips จัดรายการส่งเสริมการตลาดขึ้นมาภายใต้ “เที่ยวกระบี่ ช่างกรีนชี ชื่น ได้รางวัลกลับบ้าน”

ในขณะนี้ ไทยแอร์เอเชียยังคงไม่มีการเพิ่มหรือเปิดให้บริการในเส้นทางใหม่ อาจจะเป็นเพราะช่วงนี้การปรับตัวของธุรกิจการบินยังคงต้องให้อยู่ตัวเสียก่อน

ส่วนการปรับตัวของ สายการบินนกแอร์ ได้ร่วมมือกับบริษัท สเปซ แอดเวนเจอร์ส (Space Adventures) บริษัทด้านการท่องเที่ยวสู่อวกาศ เพื่อจัดการท่องเที่ยวในอวกาศ ซึ่งเป็นการสร้างสรรค์ประสบการณ์การเดินทางทางอากาศอย่างแท้จริง ซึ่งนับเป็นครั้งแรกของไทย

สำหรับความเคลื่อนไหวด้านสายการบินต่างประเทศ เริ่มที่ สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก ขึ้นชมศักยภาพ และความพร้อมของสนามบินสุวรรณภูมิ โดยเห็นว่า ความบกพร่องของระบบเช็กอิน และสายพานลำเลียงกระเป๋า ไม่ใช่ปัญหาใหญ่ และอยู่ในระหว่างพิจารณาการวางแผนเพิ่มเที่ยวบิน เป็น 53 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ในขณะที่ สายการบินออลนิปปอนแอร์เวย์ส (เอเอ็นเอ) ได้ปรับแผนธุรกิจของสายการบิน เพื่อตอบสนองความต้องการผู้โดยสารและเพื่อต่อยอดธุรกิจให้สามารถแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ได้อย่างเต็มที่ โดยเฉพาะเมื่อได้รับมอบโบอิง 787-Dreamliner เป็นเจ้าแรก กว่า 50 ลำ โดยในปีหน้าจะเร่งเทรนนิ่งและฝึกบิน เพื่อนำมาเปิดให้บริการในปี 2552

1. การปรับตารางบินเส้นทางกรุงเทพ-นาริตะ จากเที่ยวบินดึกเป็นเที่ยวบินเช้า อันเป็นผลจากการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งการจราจรทางอากาศไม่คับคั่งและลานจอดเครื่องบินไม่ต้องจำกัดเวลา ทำให้เที่ยวบินไม่จำกัดเฉพาะเวลากลางคืน เช่นที่ดอนเมือง ดังนั้น จึงคาดว่าจะสามารถตอบสนองความต้องการของผู้โดยสารมากขึ้น และจะสามารถเพิ่มยอดผู้โดยสาร ได้ประมาณร้อยละ 20 หรือเฉลี่ยเป็นอัตราบรรทุกผู้โดยสารประมาณร้อยละ 78

2. การเตรียมปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มอีก 40 ดอลลาร์สหรัฐฯ เป็น 83 ดอลลาร์สหรัฐฯ

3. การเตรียมจะเปิดเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-ซิดนีย์อีกครั้ง หลังจากที่เคยหยุดทำการบินเพราะเกิดเหตุการณ์ระเบิดตึกเวิลด์เทรด เมื่อ 11 กันยายน 2544 ซึ่งจะทำให้สายการบินเอเอ็นเอมีเส้นทางบินเข้าประเทศสหรัฐอเมริกาถึง 5 เส้นทางบิน จากเดิมที่มีการให้บริการอยู่ในเส้นทางเข้าสู่ วอชิงตัน ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก และแฟรงค์เฟิร์ต ทั้งนี้ เพื่อรองรับผู้โดยสารที่มีจำนวนเพิ่มมากขึ้น จากการขยายเส้นทางบิน ทั้งในประเทศญี่ปุ่นที่มีเส้นทางบินยังเมืองสำคัญๆ กว่า 138 เมือง และเส้นทางบินระหว่างประเทศทั่วโลกกว่า 35 เส้นทาง ได้แก่ เส้นทางบินสู่อเมริกา ยุโรป เอเชียโดยเฉพาะจีนที่มีกว่า 10 เส้นทาง รวมถึงตะวันออกกลาง เช่น มุมไบ เดลี

เป้าหมายอันสูงสุดของสายการบิน “เอเอ็นเอ” ที่วางไว้ คือ ต้องการให้เมืองนาริตะ เป็นศูนย์กลางทางการบิน เชื่อมโยงกับนานาประเทศ

อย่างไรก็ตาม การสั่งซื้อเครื่องบินในครั้งนี้ เอเอ็นเอถือเป็นสายการบินเจ้าแรกที่สั่งซื้อเครื่องบินรุ่นใหม่ล่าสุดของผู้ผลิตเครื่องบินค่ายโบอิง

สายการบินแจแปน แอร์ไลน์ สามารถสร้างผลประกอบการเป็นบวกได้ในเดือนมีนาคมนี้ หลังจากที่เคยประสบภาวะขาดทุนเป็นเงิน 14.8 พันล้านบาท เมื่อเดือนมีนาคมปีก่อน ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นและปริมาณผู้โดยสารเครื่องบินที่ลดลง อย่างไรก็ตามในช่วงปีที่ผ่านมา จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศเพิ่มขึ้น ร้อยละ 1.8 ในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมา ซึ่งนับเป็นการทำกำไรครั้งแรกในรอบ 14 เดือน หลังจากที่มีข่าวในเชิงลบเกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยและการทะเลาะกันของคณะกรรมการบอร์ด ซึ่งทำให้ผู้โดยสารหันไปใช้บริการของสายการบินคู่แข่ง โดยเฉพาะเส้นทางบินภายในประเทศ อย่างไรก็ตาม JAL ต้องเร่งดำเนินการ เพื่อให้ผู้โดยสารกลับมาใช้บริการเหมือนเดิม โดยเฉพาะผู้โดยสารปัจเจก ซึ่งคิดเป็นกว่าร้อยละ 60 เป็นผู้โดยสารภายในประเทศ

ส่วนเที่ยวบินต่างประเทศนั้น การดำเนินการหยุดทำการบินในเส้นทางที่ไม่ทำกำไรและการเพิ่มราคา fuel surcharges ก็ช่วยให้ JAL สามารถฟื้นตัวจากภาวะการขาดทุนขึ้นได้

อย่างไรก็ตาม JAL ก็มีแผนที่จะเพิ่มประสิทธิภาพการแข่งขันทางธุรกิจ โดย

1. การเพิ่มงบประมาณในการโฆษณาประชาสัมพันธ์การให้บริการของสายการบินให้มากขึ้น
2. การลดราคาบัตรโดยสาร สำหรับการจองล่วงหน้า
3. การเพิ่มเที่ยวบินไปจีน ซึ่งเป็นประเทศคู่ค้าที่สำคัญของญี่ปุ่น และความสัมพันธ์อันดีด้านธุรกิจระหว่างสองประเทศ ดังนี้

- 3.1 เส้นทางบินตรงระหว่างโตเกียว - เซี่ยงไฮ้ จาก 3 เที่ยวบิน เป็น 4 เที่ยวบินต่อวัน เริ่มตั้งแต่ 29 ต.ค.นี้
- 3.2 เส้นทางบินระหว่างโตเกียวและกวางเจา เป็นวันละ 2 เที่ยวบิน
- 3.3 เส้นทางบินจากโตเกียวไปเซี่ยงไฮ้ จากเดิม 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เป็น 4 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์
- ในปลายปีนี้ JAL จะให้บริการรวม 30 เส้นทาง ไปยัง 13 เมืองของจีน โดยมีเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารรวมทั้งสิ้น 271 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
4. การเพิ่มเที่ยวบินขนส่งสินค้าระหว่าง โตเกียว นาริตะ และเซี่ยงไฮ้ ในปลายเดือนนี้ จากเดิม 5 เที่ยวบิน ต่อสัปดาห์ เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

ส่วน ธุรกิจสายการบินต่างๆ ของจีน จะมีการเปลี่ยนแปลงในเรื่องการจำหน่ายตั๋วเครื่องบิน โดยจะเริ่มให้บริการตั๋วอิเล็กทรอนิกส์สำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่าย China Air Transport Association จะหยุดให้บริการตั๋วกระดาษกับสายการบินต่างๆและจะใช้แต่ตั๋วอิเล็กทรอนิกส์เท่านั้น ซึ่งการดำเนินการดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของ IATA โดยในปลายปี 2007 นี้ สายการบินสมาชิก IATA ทั้ง 261 แห่ง จะยกเลิกการใช้ ตั๋วกระดาษ

สำหรับสายการบินโอเอซิส สายการบินต้นทุนต่ำของฮ่องกง ที่ประกาศตัวเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่มีเส้นทางบินยาวไกลเป็นสายการบินแรกของโลก ในเส้นทางบิน ฮ่องกง-ลอนดอน ประสบปัญหาทางการรัสเซีย ปฏิเสธไม่ยอมให้เครื่องบินของสายการบินดังกล่าวใช้เส้นทางผ่านน่านฟ้าของตนในนาที่สุดท้าย แม้ว่าฝ่ายบริหารของบริษัทฯ จะยืนยันว่าได้รับการอนุมัติให้บินผ่านจากรัฐบาลรัสเซียแล้ว จนทำให้ต้องเลื่อนเที่ยวบินปฐมฤกษ์ที่กำหนดไว้ในวันที่ 25 ตุลาคม ออกไปเป็นวันรุ่งขึ้น

สายการบินบริติชแอร์เวย์ส วางแผนการจัดหาเครื่องบินฝูงใหม่ เพื่อทดแทนเครื่องบินพิสัยการบินระยะไกล ฝูงเก่า ซึ่งใช้งานมานานกว่า 25 ปีแล้ว โดยประกอบด้วย เครื่องบินโบอิง 747 จัมโบ้เจ็ท จำนวน 20 ลำ และเครื่องบินโบอิง 767 จำนวน 14 ลำ

บริษัท เวอร์จิน แอตแลนติก สายการบินใหญ่จากอังกฤษ เรียกร้องธุรกิจการบินใส่ใจปัญหาโลกร้อน ประกาศแผนนำร่องลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยบริษัทเวอร์จินฯ จะลดการปล่อยก๊าซพิษให้ได้ภายใน 1 ไตรมาสของปี 2551 และเสนอวิธีเบื้องต้นสำหรับธุรกิจการบินเพื่อแก้ปัญหาและมีส่วนร่วมกับการแก้ปัญหา สิ่งแวดล้อมด้วยวิธีการ เช่น ใช้วิธีลากเครื่องบินออกมาให้ไกลที่สุดเพื่อทอดปีกแทนการเดินเครื่องยนต์ หรือเปลี่ยนวิธีการร่อนลงจอดเครื่องบิน หรือใช้ระบบการควบคุมการจราจรทางอากาศหมายเลขที่ 35 ของยุโรปเพียงระบบเดียว เพื่อลดระยะเส้นทางการบินให้สั้นลง ขณะที่อุตสาหกรรมการบินออสเตรเลียก็ประกาศสนับสนุน แผนการรณรงค์โครงการดังกล่าวอย่างเต็มที่ ซึ่งแผนการรณรงค์นี้ต้องการความร่วมมือจากบริษัทและธุรกิจการบิน ที่เกี่ยวข้องเข้าร่วมโครงการให้ได้อย่างน้อย ร้อยละ 25 และนอกจากวิธีการที่นำเสนอแล้ว สายการบิน

และสนามบินยังสามารถลดการใช้พลังงาน โดยจัดการน้ำหนักสิ่งของที่บรรทุกบนเครื่องบินให้มีขนาดเบาที่สุด หรือ การหมั่น ซ่อมแซมอุปกรณ์เครื่องยนต์ และการใช้เทคโนโลยีเข้ามาช่วย

ด้านท่าอากาศยาน

หลังจากการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ พบว่า ระบบการทำงานด้านต่างๆ ของท่าอากาศยานฯ ทั้งระบบเช็กอินผู้โดยสารและระบบสายพานลำเลียงกระเป๋า เริ่มมีความราบรื่นมากขึ้นตามลำดับ แม้ในช่วงที่มี ปริมาณการจราจรทางการคับคั่ง ส่วนระบบที่ยังมีปัญหายูบ้าง คือ ระบบขนส่งกระเป๋าสัมภาระ ปัญหาการจัดการ ระบบคลังสินค้าที่มีปัญหาการจัดการระบบระบบจราจรของรถบรรทุกที่เข้าออก และระบบคอมพิวเตอร์ ซึ่งขณะนี้ บริษัทบางกอก ฟิลท์ เซอร์วิส จำกัด ผู้บริหารพื้นที่คลังสินค้าปลอดภาษีได้รับไปปรับปรุงแล้ว ปัญหาการกำหนด หลุมจอด ตารางการบิน ปัญหาสัญญาณรบกวนระบบวิทยุสื่อสาร

ส่วนปัญหาที่เกิดขึ้นที่สนามบินสุวรรณภูมิในขณะนี้ เป็นปัญหาแท็กซี่หรือทางขับเครื่องบิน ภายใน ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเกิดรอยแตกจนต้องปิดการใช้งานบางส่วน โดยพบจุดเกิดเหตุ 2 จุด คือ บริเวณ E4-E8 รันเวย์ฝั่งตะวันตก เป็นรอยแยกยาวเกือบ 150 เมตร ลึกประมาณ 33 ซม. และบริเวณ B2-B6 รันเวย์ฝั่งตะวันออก ทั้งนี้ ได้เร่งแก้ไขซ่อมแซมแล้ว สำหรับสาเหตุเบื้องต้นสันนิษฐานว่าอาจเกิดจากปริมาณน้ำฝนที่ตกเป็นจำนวนมาก และ ยังอยู่จนซึมลงไปในพื้นที่คอนกรีตที่ผสมยางมะตอยในการก่อสร้างแท็กซี่เวย์ ทำให้เครื่องบินไม่สามารถวิ่งผ่านทาง ขับเพื่อเข้าจอดที่หลุมจอดได้ประมาณ 6 หลุมจอด จากหลุมจอดทั้งหมด 51 หลุม คาดว่าจะซ่อมแซมเสร็จสิ้นเดือนนี้

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาเรื่องการขยายพื้นที่巴士เทอร์มินอล ซึ่งปัจจุบันใช้เป็นพื้นที่จอดรถยนต์โดยสาร และ รถชุดเทลิบัส ซึ่งปัจจุบันองค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ (ขสมก.) นำเข้ามาวิ่งให้บริการกว่า 500 คัน และหากมีการ เพิ่มปริมาณรถ ก็ต้องมีการขยายพื้นที่มากขึ้นอีกด้วย

ปัญหาล่าสุดที่เกิดขึ้น คือ ปัญหามลพิษทางเสียงจากการทำการบินของเครื่องบิน ซึ่งส่งผลกระทบต่อ คราวเรือนในละแวกใกล้เคียง ซึ่งเป็นเรื่องที่ ทอท. ต้องรีบดำเนินการแก้ไขต่อไปโดยเร่งด่วน

ในส่วนในพื้นที่ร้านค้าปลอดภาษีภายในอาคารผู้โดยสาร ที่บริษัท คิงเพาเวอร์ ตามสัญญาเช่าเดิมนั้นมี จำนวน 25,000 ตารางเมตร แต่หลังจากสนามบินสุวรรณภูมิเปิดใช้แล้วพบว่า มีการใช้พื้นที่เกิน เป็น 29,000 ตาราง- เมตร ทาง ทอท. จึงเตรียมเก็บค่าเช่าพื้นที่ และส่วนประกันความเสี่ยงด้านรายได้ เพิ่มเป็นเงิน 1,431 ล้านบาท โดย ตามสัญญาเช่าพื้นที่เฉพาะร้านค้าปลอดภาษี บริษัทฯ ต้องจ่ายค่าตอบแทนทั้งหมด 16,736 ล้านบาท ตลอดอายุสัญญา เช่า 10 ปี และส่วนแบ่งรายได้ ร้อยละ 15 จากการขายสินค้าในเวลา 5 ปีแรก และจะเพิ่มขึ้นร้อยละ 1 ต่อปี จนครบ อายุสัญญา เบื้องต้นประเมินว่า ตลอด 10 ปี จะต้องจ่ายเงินรวมแล้ว 300,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ทอท. เตรียมแผนพัฒนาการลงทุนท่าอากาศยานนานาชาติกรุงเทพ (ดอนเมือง) ภายหลังการย้ายไปเปิดใช้ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ตามแผนธุรกิจที่ ทอท. วางไว้ นั้น จะใช้เวลา 6 ปี แบ่งออกเป็น 3 ระยะ แยกเป็น 2 แนวทาง 5 กิจกรรม ได้แก่

แนวทางที่ 1 การพัฒนาโครงการหลักที่จะสร้างรายได้จากดอนเมือง โดยพัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมและศูนย์อะไหล่อากาศยานในภูมิภาคเอเชีย หรือ Aviation Maintenance of Asia แบ่งการทำงานออกเป็น 3 ระยะ คือ

ระยะที่ 1 ระหว่าง พ.ศ. 2549-2551 เป็นช่วงการเตรียมพัฒนาให้เป็นศูนย์ซ่อมแซมและบำรุงรักษา airframe การถอดและประกอบอะไหล่อุปกรณ์เครื่องบิน

ระยะที่ 2 ระหว่าง พ.ศ. 2552-2554 เพิ่มศักยภาพในการเป็นศูนย์ซ่อมแซมชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องบิน รวมถึงซ่อมใหญ่ (overhaul) เครื่องบินขนาดกลางและขนาดเล็ก

ระยะที่ 3 ตั้งแต่ปี 2555 เป็นต้นไป พัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมแซมชิ้นส่วนอุปกรณ์เครื่องบิน รวมถึงการซ่อมใหญ่เครื่องบินขนาดใหญ่ทุกรุ่น

แนวทางที่ 2 กำหนดเที่ยวบินที่จะให้บริการที่สนามบินดอนเมือง แยกเป็น 5 กิจกรรมการตลาด ได้แก่

1. เครื่องบินส่วนบุคคล (general aviation)
2. เครื่องบิน วิ.ไอ.พี.
3. เครื่องบินของหน่วยงานรัฐ (government, state, Military aircraft)
4. เครื่องบินเช่าเหมาลำ (chartered flight)
5. เครื่องบินที่ใช้บินทดสอบทางเทคนิค (technical landing)

นอกจากนี้ ทอท. ยังได้จัดทำผังการใช้ประโยชน์ของพื้นที่สนามบินดอนเมืองที่ใช้งานกว่า 92 ปี โดยพื้นที่ด้านเหนือของสนามบิน เป็นที่ตั้งของ

- 1) อุ้งจอดเครื่องบินการบินไทย (TG hangar)
- 2) ห้องรับรอง วิ.ไอ.พี. ซึ่งยังคงไว้ตามเดิม
- 3) อาคารโดยสารระหว่างประเทศ 1 จะปรับใช้เป็นพื้นที่รองรับผู้โดยสารเที่ยวบินเช่าเหมาลำ เที่ยวบินรัฐบาล และสำรองไว้ใช้กิจกรรมเชิงพาณิชย์
- 4) อาคารผู้โดยสารในประเทศ การบินไทยจะใช้บริการบริการภาคพื้น
- 5) พื้นที่คลังสินค้าขนส่งทางอากาศ (cargo) 1-4 จะปรับใช้เป็นศูนย์ซ่อมและศูนย์อะไหล่อากาศยาน

พื้นที่ด้านใต้ของสนามบิน ซึ่งเป็นที่ตั้งของอุ้งจอดเครื่องบินบางกอกแอร์เวย์ส ยังไม่แน่นอนว่าจะให้สถาบันการบินพลเรือนย้ายจากหมอชิตมาลงทุนใช้ดอนเมืองเปิดสอนถาวร และเป็นที่ตั้งของพื้นที่กองทัพอากาศที่จะย้ายบางส่วนเข้ามาประจำการ ขณะนี้อยู่ระหว่างการเลือกพื้นที่ว่าจะใช้ด้านใต้ หรือฝั่งตะวันออก หรือด้านเหนือ

อย่างไรก็ตาม แผนพัฒนาการลงทุนสนามบินสุวรรณภูมิ ระยะที่ 5 ปีสุดท้าย 2563 หรืออีก 14 ปีข้างหน้า สุวรรณภูมิจะต้องขยายการก่อสร้างและลงทุนเพิ่มในอาคารผู้โดยสารเพื่อรองรับผู้โดยสารเข้าออกตลอดปีที่มี

แนวโน้มจะพุ่งสูงถึงปีละ 120 ล้านคน ส่วนในพื้นที่ฟรีโซน โอเปอเรเตอร์ การขนส่งสินค้าทางอากาศ (cargo/freights) จำเป็นต้องเร่งเพิ่มขีดความสามารถด้านบริการ เพื่อขึ้นสู่ตำแหน่งสนามบินผู้นำของเอเชีย

สำหรับต่างประเทศนั้น นครเชียงใหม่ ร่วมลงนามในบันทึกความเข้าใจ กับ Hawker Pacific Pty Ltd บริษัทสัญชาติออสเตรเลีย ซึ่งเป็นหนึ่งในผู้นำด้านการจำหน่ายสินค้าและอุปกรณ์การบิน เพื่อสร้างศูนย์กลางเครื่องบินธุรกิจในสนามบินนานาชาติหงเจียว ซึ่งโครงสร้างพื้นฐานในสนามบินจะถูกออกแบบเพื่อรองรับการขึ้นบินและลงจอดของเครื่องบินธุรกิจทั้งสิ้น 6,000 เที่ยวบินของทุกปี โดยเฟสแรกจะแล้วเสร็จในปี 2008 ศูนย์กลางดังกล่าวจะให้บริการลานบิน การซ่อมแซม บำรุงรักษาเครื่องบินธุรกิจ และบริการอู่เครื่องบิน ซึ่งส่วนใหญ่จะให้บริการเครื่องบินขนาดเล็กส่วนตัว และกลุ่มบริษัท โดยเป้าหมายของโครงการนี้คือการสร้างความสมบูรณ์แบบให้กับบริการของสนามบินเชียงใหม่ในการพัฒนาไปสู่การเป็นศูนย์กลางการบิน

ส่วนที่λοςเองเจลีสเตรียมปรับปรุงอาคารผู้โดยสารนานาชาติใหม่ด้วยเงินจำนวน 575 ล้านดอลลาร์ ซึ่งอาคารผู้โดยสาร Tom Bradley นี้ ก่อสร้างมาถึง 23 ปีแล้ว และสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึงปีละ 10 ล้านคน จาก 34 สายการบิน การปรับปรุงใหม่นี้จะมีการติดตั้งเครื่องตรวจค้นระเบิด โดยจะเริ่มปรับปรุงในเดือนมกราคม และจะแล้วเสร็จภายใน 3 ปี 2 เดือน

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

บริษัท แอร์บัส อินดัสทรี จำกัด ประสบปัญหาไม่สามารถส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส 380 ให้สายการบินต่างๆ กว่า 16 สายการบินได้ตามกำหนด อันเนื่องจากปัญหาด้านเทคนิคการผลิต แม้ว่าจะได้เลื่อนการส่งมอบเป็นครั้งที่ 3 แล้วก็ตาม โดยแผนการส่งมอบเครื่องบินลำสุดท้ายนั้น แอร์บัสจะส่งมอบเครื่องบินลำแรกได้ในเดือน ต.ค. 2550 และอีก 13 ลำ จะส่งมอบในปี 2551 ส่วนอีก 25 ลำ จะส่งมอบ ในปี 2552 และการส่งมอบแบบสมบูรณ์อีก 45 ลำ ในปี 2553

จากความล่าช้าของการส่งมอบเครื่องบินและความไม่ชัดเจนของระยะเวลาในการส่งมอบเครื่องบินดังกล่าวของ แอร์บัส ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องปรับแผนธุรกิจใหม่ และจัดตารางบินใหม่เหมาะสมกับฝูงบิน รวมทั้งเตรียมการเรียกร้องค่าเสียหายที่เกิดขึ้นจากการยกเลิกออร์เดอร์จาก แอร์บัส มาสั่งซื้อเครื่องบินจาก โบอิง ซึ่งเป็นบริษัทคู่แข่งแทน ในขณะที่โบอิงกำลังพยายามกระตุ้นให้สายการบินหันมาสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นใหญ่อย่าง โบอิง 747 ครีมไลเนอร์ ซึ่งหากเป็นเช่นนั้น จะก่อให้เกิดความเสียหายกับ แอร์บัส อย่างมาก โดยประเมินว่าจะทำให้ยุโรปียนแอร์ไลน์ดิก ดิเฟนซ์ แอนด์ สเปซ (อีเอดีเอส) ซึ่งเป็นบริษัทแม่ของ แอร์บัส มีกำไรลดลง 2.8 ล้านเหรียญยูโร ในระยะ 4 ปีนี้

แต่อย่างไรก็ตาม แอร์บัส ได้บรรลุข้อตกลงในการขายเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 ซึ่งสามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ประมาณ 180 คน จำนวน 150 ลำ ให้กับจีน ในการลงนามสัญญาก่อสร้างโรงงานประกอบเครื่องบินในประเทศจีน ที่เมืองเทียนจิน ทางภาคตะวันออกเฉียงเหนือของจีน ซึ่งจะแล้วเสร็จในปี 2552 มีขีดความสามารถในการประกอบเครื่องบินได้เดือนละ 4 ลำ นอกจากนี้ จีนยังสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น เอ350 จำนวน 20 ลำ จาก แอร์บัส ด้วย

ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

สำหรับในด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องนั้นเริ่มที่ สถาบันการบินพลเรือน เป็นเจ้าภาพจัดการประชุม เทรน แอร์นานาชาติ ครั้งที่ 10 เพื่อพัฒนาการจัดการด้านความปลอดภัยการบินและเพิ่มศักยภาพในการให้บริการขนส่งทางอากาศ ซึ่งทุกชาติที่เป็นสมาชิกองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรือ ICAO จะตั้งคณะกรรมการขึ้น 1 ชุด เพื่อพัฒนาควบคุมความปลอดภัยด้านการบินในอนาคต

โดยภาพรวมนั้น อุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ยังคงเป็นที่น่าจับตามอง เนื่องจากในขณะนี้ประเทศไทยมีท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ ที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในภูมิภาคนี้ ทำให้สายการบินต้องมีการปรับตัวอย่างสูง โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ เนื่องจากต้องรับภาระค่าใช้จ่ายที่สูงเกินไป สำหรับในส่วนของ ทอท. นั้น ได้วางเป้าหมายที่จะให้รัฐบาลประกาศนโยบายอย่างชัดเจนและต่อเนื่องระยะยาวที่จะสนับสนุนแผนการลงทุนท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงอากาศยานของภูมิภาคเอเชีย และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศ เนื่องจากมูลค่ารายได้และปริมาณสินค้า รวมถึงศักยภาพสุวรรณภูมิมีมากกว่าสนามบินประเทศอื่นอีกด้วย อย่างไรก็ตาม ยังคงต้องรอนโยบายที่ชัดเจนในประเด็นนี้สำหรับ สบพ. หากมีความประสงค์จะขอใช้ประโยชน์พื้นที่ของท่าอากาศยานกรุงเทพ ก็ควรดำเนินการประสานงานกับ ทอท. โดยด่วนต่อไป

นอกจากนี้ จากแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบิน และหลังจากที่สายการบินหลายแห่ง ได้มีการปรับโครงสร้างองค์กร และเปลี่ยนแปลงยุทธศาสตร์การดำเนินงานของสายการบิน เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการทำงานและลดต้นทุน ซึ่งหลายสายการบินสามารถฟื้นตัวได้จากสถานะการขาดทุน ดังนั้น โดยในช่วงนี้ หลายสายการบิน ได้มีการพัฒนาศักยภาพธุรกิจ ทั้งการเพิ่มเที่ยวบิน การเพิ่มเส้นทางการบิน รวมทั้งการเพิ่มจำนวนเครื่องบิน โดยเฉพาะสายการบิน ซึ่งมีการเปลี่ยนแปลงที่ชัดเจน และมีผลกระทบกับการดำเนินธุรกิจของ สบพ. ในเรื่องของการพัฒนาบุคลากรด้านการบินที่เกี่ยวข้อง โดยเฉพาะในส่วนของนักบินพาณิชย์ สบพ. ควรศึกษาความต้องการในบุคลากรสาขาดังกล่าว เพื่อวางแผนการดำเนินงานให้สอดคล้องกันต่อไป

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของประเทศจีนยังคงน่าจับตามอง ความก้าวหน้าของอุตสาหกรรมการบินของจีน เริ่มปรากฏให้เห็นในทุกมิติ โดยล่าสุดในส่วนของการบินทั่วไป (General Aviation) ซึ่งมีความร่วมมือระหว่างนครเซี่ยงไฮ้กับบริษัท Hawker Pacific บริษัทด้านการบินที่ใหญ่และมีบทบาทมากที่สุดบริษัทหนึ่ง ในการพัฒนางานด้าน FBO ซึ่งนับว่าอุตสาหกรรมการบินของจีนเจริญก้าวหน้าอย่างมีนัยสำคัญ และเป็นประเทศที่มีศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชีย

แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน