

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของไทย

ประจำเดือนธันวาคม 2549

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาต้า) คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินในปี 2549 นี้ จะขาดทุนรวมกันประมาณ 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ จากเดิมที่คาดว่าจะขาดทุนถึง 1.7 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ส่วนในปีหน้าคาดว่าอุตสาหกรรมการบินจะมีกำไรสุทธิ 2.5 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ จากเดิมที่คาดการณ์ว่าจะมีกำไรเพียง 1.9 พันล้านดอลลาร์สหรัฐ ถือว่ามีกำไรเป็นครั้งแรกหลังจากขาดทุนมาเป็นเวลา 6 ปี ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปีหน้า ซึ่งคาดว่าจะมีราคาลดลงและมีเสถียรภาพ

และในช่วงเดือนธันวาคมนี้ มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคที่น่าสนใจ สรุปได้ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนอากาศยาน	หมายเหตุ
บางกอกแอร์เวย์ส	1. ขยายเส้นทางบินในญี่ปุ่นไม่ต่ำกว่า 3 เมือง ในอีก 2-3 ปีข้างหน้า เพื่อรองรับกำลังซื้อของเอาต์บาวนด์ญี่ปุ่น ซึ่งนิยมเลือกไทยเป็นประเทศเป้าหมายท่องเที่ยว 1 ใน 3 ของเอเชีย 2. เปิดเส้นทาง กรุงเทพ-โฮจิมินห์ โดยจะทำการบินร่วมกับสายการบิน แปซิฟิกแอร์ไลน์ ของประเทศเวียดนาม เริ่มให้บริการในเดือน มี.ค. 50 3. เปิดเส้นทาง กรุงเทพ-ปากเซ ประเทศลาว จะเริ่มในเดือน เม.ย. 50	ขยายจุดบินประจำภายในเดือน ธ.ค. 49 เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต (ญี่ปุ่น) 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ และ กรุงเทพฯ-มัลดีฟส์ 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์	เตรียมเช่าซื้อเครื่องบินแอร์บัส 319 เพิ่มอีก 8 ลำ จะรับมอบภายในปี 2552	เพิ่มที่นั่งชั้นธุรกิจมากขึ้นอีกประมาณร้อยละ 20
พีบีแอร์	-	จัดเที่ยวบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ ในช่วงมหกรรมพืชสวนโลก โดยใช้เครื่องบินเจ็ต แอมแบร์ 145	-	-

วัน-ท-โก	1. ขยายเส้นทางทั้งในและต่างประเทศ ในทุกเส้นทางที่ไทยแอร์เอเชียเปิด ให้บริการ เช่น สิงคโปร์ มาเลเซีย มาเก๊า เวียดนาม คาดจะเริ่มเปิดให้ บริการได้ราวเดือนมิถุนายน 2550	มีแผนจะเพิ่มความถี่ ทุกเส้นทางบินอย่าง ต่อเนื่อง	ปัจจุบัน มีเครื่องบิน MD 800 จำนวน 5 ลำ และจะเพิ่มเป็น 14 ลำ ในปีหน้า	เป้าหมายรายได้ปี 2550 รวม 2.5 พันล้านบาท จาก จำนวนผู้โดยสาร กว่า 3 ล้านคน ซึ่ง เพิ่มขึ้นจาก
----------	--	--	--	--

สายการบิน	เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนอากาศยาน	หมายเหตุ
วัน-ทู-โก (ต่อ)	2. เตรียมเข้าหารีอากับ บกท. เพื่อทำ ข้อสัญญาตกลงร่วมกันในการโอน ถ่ายเส้นทางในประเทศที่ บกท. ขาดทุนและต้องการให้สายการบินอื่น เข้าบริการแทน 3. เส้นทางบินใหม่ที่จะเปิดให้บริการ ต่อไป ได้แก่ เส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ-พินังโลก, อุบลราชธานี, ขอนแก่น, อุบลราชธานี และ เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน			ขอยกได้ 1.2 พันล้านบาท จาก ผู้โดยสาร 1.2 ล้าน คนในปี 2549
ไทยแอร์ เอเชีย	1. เปิดเส้นทางไป-กลับ กรุงเทพฯ - ลังกาวี 2. ขยายเส้นทางการบินให้ครอบคลุม ทุกเมืองใหญ่ในเอเชีย เช่น มณฑล ต่างๆ ในประเทศจีน เวียดนาม 3. เส้นทางในประเทศอยู่ระหว่าง ศึกษาเส้นทางใหม่ที่มีศักยภาพ เพิ่มเติม	เตรียมเพิ่มความถี่ใน แต่ละเส้นทางมากขึ้น ซึ่งในปีหน้าจะ ให้บริการเส้นทางไป กลับทั้งในและ ต่างประเทศรวม 114 เที่ยวบิน/วัน เทียบกับ ปีนี้ 76 เที่ยวบิน/วัน	เตรียมนำเข้าเครื่องบิน ให้ครบ 15 ลำ ในปี 50 จากปัจจุบันมีจำนวน 11 ลำ โดยจะทยอย นำเข้าให้ครบจำนวน 30 ลำ ภายใน 5 ปี	1. เน้นกลยุทธ์การ จำหน่ายตั๋วราคาถูก เพื่อเพิ่มจำนวนลูกค้า 2. คาดว่าขอยกได้ จะเพิ่มขึ้นถึงปีละ ร้อยละ 50 นับจากปี 50 โดยเฉพาะปีหน้า เติบโตเฉลี่ยร้อยละ 20-30

การเพิ่มเส้นทางบินและจำนวนเที่ยวบิน รวมทั้งการเพิ่มจำนวนอากาศยานของฝูงบิน เป็นปัจจัยที่แสดงถึง
การเติบโตของสายการบินต่างๆ ของไทยในปี 2550 โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำของไทย มีการพัฒนาอย่าง
รวดเร็ว ซึ่งในอนาคตมีแนวโน้มว่าสายการบินต้นทุนต่ำจะเข้าไปทำการบินในเส้นทางบินของสายการบินปกติ
อย่างเช่น บกท. มากขึ้น โดยเฉพาะเส้นทางบินภายในประเทศที่การบินไทยประสบปัญหาขาดทุนทุกปี ส่วนสาย
การบินปกตินั้น ก็จะหันไปให้ความสำคัญกับการทำตลาดในเส้นทางต่างประเทศระยะไกลมากขึ้น

ส่วนสายการบินต่างชาตินั้น มีความเคลื่อนไหว สรุปได้ดังนี้

สายการบิน	เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนอากาศยาน	หมายเหตุ
ไทเกอร์ แอร์เวย์ส	เตรียมเปิดเส้นทางบินจากสิงคโปร์มายัง กรุงเทพฯ หาดใหญ่ กระบี่ และภูเก็ต			สายการบินต้นทุนต่ำ ของสิงคโปร์
ซิลค์แอร์	เปิดเส้นทางบินจากสิงคโปร์-อุดรธานี			- สัญชาติสิงคโปร์ - เป็นเที่ยวบินตรง เที่ยวบินแรกจาก ต่างประเทศมายัง อุดรธานี

สายการบิน	เส้นทางบิน	จำนวนเที่ยวบิน	จำนวนอากาศยาน	หมายเหตุ
เจ็ทแอร์เวย์	เปิดเที่ยวบินตรงจากเมืองเคลลีและ กัลกัตตา ประเทศอินเดีย สู่อุทยานฯ โดยใช้เครื่องบิน โบอิง 737-800 สัปดาห์ละ 1 เที่ยวบิน			สัญชาติอินเดีย
มาเลเซียแอร์ไลน์ส	1. เตรียมปรับปรุงมาตรฐานการบริการครั้งใหญ่ ทั้งระบบจำหน่ายตั๋ว ระบบเช็คอิน จัดโรคโง้วให้แ้วรู้แ้วพนักงานบริการ และจัดอบรมภาษาอังกฤษ เช่น พนักงานที่ให้บริการเที่ยวบินไปย้งจีน ต้องมีความรู้ด้านภูมิศาสตร์และประวัติศาสตร์ของจีน รวมถึงสามารถสื่อสารภาษาท้องถิ่นได้ 2. ทบทวนราคาตั๋วโดยสารในแต่ละเส้นทาง โดยเฉพาะเส้นทางระหว่างประเทศ เพื่อให้อยู่ในระดับต่ำสุดเมื่อเทียบกับคู่แข่ง ได้แก่ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส คาเธ่ย์ แปซิฟิก การบินไทย และ กัลฟ์แอร์ และจะทบทวนค่าธรรมเนียมน้ำมันด้วย			สายการบินแห่งชาติมาเลเซีย
ไชน่าเซาเทิร์นแอร์ไลน์	เริ่มดำเนินมาตรการประหยัดน้ำมัน ซึ่งคาดว่าจะประหยัดน้ำมันได้ 47 ล้านหยวนหรือ 220 ล้านบาทต่อปี ด้วยวิธีการ ดังนี้ 1. ให้ผู้โดยสารเข้าห้องน้ำที่สนามบินก่อนขึ้นเครื่อง เนื่องจากการกดน้ำชักโครกบนเครื่องบินแต่ละครั้ง ต้องสูญเสียน้ำมันถึง 1 ลิตร 2. เรือ่งสัมภาระบนเครื่องบิน เช่น ผ้าห่มและหมอนหนัก 1 กิโลกรัม ทำให้สูญเสียน้ำมัน 0.2 กิโลกรัมต่อหนึ่งชั่วโมงหรือเท่ากับวันละ 60 ตัน และถ้ามีนิตยสารหนัก 450 กรัมอีก 3 เล่มต่อที่นั่ง จะสูญเสียน้ำมันเพิ่มอีก 60 ตัน			สัญชาติจีน
สายการบินตุรกี	ได้เข้าเป็นสมาชิกลำดับที่ 21 ของ Star Alliance แล้ว โดยเมืองอิสตันบูล ซึ่งเป็นฐานของสายการบินตุรกีนั้น จะเป็นศูนย์กลางของ Star Alliance เพราะเป็นเส้นทางคัผ่านระหว่างยุโรปกับเอเชีย สายการบินสมาชิกของ Star Alliance ทั้งหมด มีเครื่องบินรวม ทั้งหมด 101 ลำ และเครือข่ายครอบคลุมปลายทางทั้ง สหรัฐอเมริกา, ยุโรป, เอเชีย และ แอฟริกา โดยมีเที่ยวบิน 17,500 เที่ยวบินต่อวัน เพื่อให้บริการ 927 สนามบินใน 162 ประเทศ			
เอธิฮัลดแอร์เวย์ส	มีแผนเพิ่มเส้นทางบินใหม่ไปย้ง 70 จุดหมายปลายทาง ภายในปี 53 จากปัจจุบันที่มี 35 จุดหมายปลายทาง			
ซิลเวอร์เจ็ต	จะเปิดเส้นทางบินระหว่างนิวยอร์ก มลรัฐนิวยอร์ก-ลอนดอน			เจาะกลุ่มนักเดินทางชั้นธุรกิจเท่านั้น โดยผู้โดยสารสามารถมาถึงสนามบินเพื่อเช็คอิน เพียง 30 นาที ก่อนเวลาขึ้นเครื่อง สามารถสั่งอาหารล่วงหน้า และทุกที่นั่งปรับเป็นเตียงนอนได้

สายการบินของต่างประเทศ ต่างก็เตรียมการพัฒนาการบริการให้มีความโดดเด่นและสร้างความแตกต่างจากสายการบินคู่แข่งอื่นๆ อย่างต่อเนื่อง รวมทั้งการเปิดเส้นทางการบินไปยังจุดหมายปลายทางให้เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังพบว่า สายการบินมีลักษณะที่เฉพาะเจาะจงมากขึ้น เช่น การเปิดตัวของสายการบินซิลเวอร์เจ็ตของประเทศอังกฤษ ที่เจาะจงลูกค้าเฉพาะกลุ่มนักเดินทางชั้นธุรกิจเท่านั้น หรือ การให้บริการกับลูกค้าเฉพาะกลุ่มมากขึ้นอีกด้วย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

แนวโน้มความต้องการอากาศยานของธุรกิจการบินในอนาคตนั้น นักวิเคราะห์ด้านธุรกิจการบินได้วิเคราะห์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของโลกในอีก 5 ปีข้างหน้าว่า จะมีการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วมาก โดยในระยะ 10 ปีนี้ เครื่องบินขนส่งผู้โดยสารจะโตเป็น 2 เท่า อัตราการเติบโตทางรายได้ของสายการบินจากผู้โดยสารจะเพิ่มเฉลี่ยอีกปีละร้อยละ 4.8 และการขนส่งสินค้าจะเพิ่มอย่างต่ำร้อยละ 6 สำหรับภายในระยะเวลา 20 ปี ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะเป็นกลุ่มประเทศผู้สั่งซื้อเครื่องบินมากที่สุด คิดเป็น 1 ใน 3 ของโลก เพราะแนวโน้มการขนส่งทางอากาศในอนาคตจะเป็นการเดินทางข้ามทวีปเชื่อมโยงมากที่สุดบริเวณ ทรานส์แปซิฟิก กับ สหภาพยุโรป-เอเชีย

แต่เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับขณะนี้สิทธิการบินและเวลาทำการขึ้นลงของสายการบินในสนามบินหลักของโลกระหว่าง เอเชีย ยุโรป และสหรัฐอเมริกา ไม่สามารถขอเพิ่มได้อีกแล้ว สายการบินระดับชาติจึงมีแนวโน้มที่จะต้องปรับกลยุทธ์มาใช้เครื่องบินขนาดใหญ่ที่สามารถรับขนส่งผู้โดยสารและสินค้าได้ทีละเยอะๆ พร้อมกับการบริหารตารางบินให้เหมาะสมกับความต้องการลูกค้า

อย่างไรก็ตาม บริษัท แอร์บัส อินดัสตรี จำกัด คาดการณ์ว่า ในระหว่างปี 2549-2569 จะมีเครื่องบินผู้โดยสารและสินค้าเข้าสู่ตลาดมากถึง 22,700 ลำ มูลค่าซื้อขายอย่างต่ำ 2,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (9.1 ล้านล้านบาท) เครื่องบินที่จะมีการส่งมอบมากเป็นอันดับหนึ่ง จะเป็นเครื่องบินขนาด 100 ที่นั่ง ประมาณ 21,900 ลำ ทั้งนี้ กลุ่ม ผู้ซื้อเครื่องบินใหม่จะเป็นสายการบินในเอเชียเกินกว่าร้อยละ 56 เพราะกำลังแข่งขันกันสร้างสนามบินเป็นอันดับของภูมิภาคถึง 20 สนามบิน

สำหรับความคืบหน้าล่าสุดของเครื่องบินแอร์บัส A380 นั้น ล่าสุดแอร์บัสนำเครื่อง A380 มาลงจอด ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เมื่อวันที่ 5-7 ธันวาคม 2549 เพื่อทดสอบระบบสิ่งอำนวยความสะดวกพร้อมแนะนำผลิตภัณฑ์ โดยแอร์บัส A380 พร้อมจะให้บริการแก่ผู้โดยสารในปี 2550 ซึ่งสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส จะรับมอบเป็นสายการบินแรกในเดือนตุลาคม 2550 ตั้งเป้าการส่งมอบเครื่องเอ 380 อย่างสูงสุดคือปีละ 45-50 ลำ หรือประมาณ 4 ลำต่อเดือน

สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A380 นั้น เป็นเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ที่ได้ออกแบบให้กว้างขวางและมีประสิทธิภาพที่สุด โดยเป็นเครื่องบินแบบ 2 ชั้น และมีชั้นผู้โดยสารรวม 3 แบบ จุดเด่นของแอร์บัส A 380 คือการออกแบบที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและรองรับการเติบโตที่ต่อเนื่องของธุรกิจสายการบิน ในภาวะที่เส้นทางการจราจรที่หนาแน่น โดย แอร์บัส A380 สามารถ บรรทุกผู้โดยสารต่อเนื่องได้มากถึง 555 คน สำหรับระยะทางไกล ส่วนระยะทางใกล้หรือการบินเฉพาะในประเทศ สามารถบรรทุกผู้โดยสารต่อเนื่องได้มากถึง 700 คน ในขณะที่ภายในปี 2554 จะมีสนามบินกว่า 70 แห่งทั่วโลกสามารถรองรับได้ ซึ่งขณะนี้มากกว่า 38 สนามบินที่สามารถรองรับได้ รวมถึงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ส่วนคำสั่งซื้อขณะนี้ มีจำนวนทั้งหมด 167 ลำ จากสายการบิน 15 สายการบิน ในภูมิภาคเอเชีย รวม 66 ลำ ได้แก่ สายการบินแอร์ ฟรานซ์ 10 ลำ ไชน่า เซาท์เทิร์น 5 ลำ เอมิเรตส์ 43 ลำ เอทิฮัด 4 ลำ ไอแอลเอฟซี 10 ลำ คิงส์ ฟิชเชอร์ แอร์ไลน์ 5 ลำ โคเรียน แอร์ 5 ลำ ลูฟท์ ฮันซ่า 15 ลำ มาเลเซีย แอร์ไลน์ 6 ลำ แควนตัส แอร์เวย์ 20 ลำ การ์ต้า แอร์เวย์ 2 ลำ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ 20 ลำ เวอร์จิน แอตแลนติก 6 ลำ ยูนิอุส 10 ลำ และการบินไทย 6 ลำ

นอกจากนี้ แอร์บัส ยังได้ขยายฐานการผลิตเครื่องบิน A350 ไปยังประเทศต่างๆ ในเอเชีย โดยร้อยละ 10 อยู่ในจีนและเกาหลีใต้ และอย่างน้อยร้อยละ 3 อยู่ในรัสเซีย ล่าสุด แอร์บัส วางแผนการลงทุนในอินเดีย เพื่อสร้างศูนย์วิศวกรรมและโรงเรียนฝึกหัดนักบิน ซึ่งจะตั้งอยู่ทางใต้ของเมืองบังคาลอร์ ในอินเดีย ทั้งนี้ แอร์บัส ได้สัญญาที่จะเข้ามาลงทุนในอินเดีย ซึ่งถือเป็นส่วนหนึ่งในข้อตกลงที่ผู้ผลิตเครื่องบินจากฝั่งยุโรปได้ทำร่วมกับรัฐบาลกรุงนิวเดลี ภายใต้ข้อตกลงการสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสจำนวน 43 ลำ ของสายการบินอินเดียน แอร์ไลน์ส ซึ่งมีมูลค่ากว่า 2.25 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 8.02 หมื่นล้านบาท) นอกจากนี้ แอร์บัส ยังคาดการณ์ว่า ตลาดการบินอินเดีย จำเป็นต้องสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์สำหรับบรรทุกผู้โดยสารและขนส่งสินค้าจำนวน 1.1 พันลำ ซึ่งคิดเป็นมูลค่ากว่า 1.05 แสนล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 3.74 ล้านล้านบาท) ในช่วง 2 ทศวรรษหน้า สำหรับความต้องการในการสั่งซื้อเครื่องบินในอินเดียคาดว่าจะเกิดจากการยกเลิกกฎด้านการคมนาคมทางอากาศ การลดราคาโดยสาย และความต้องการการบินที่เพิ่มขึ้น

ด้านท่าอากาศยาน

ประเด็นการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ หลังการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ยังคงเป็นประเด็นที่พิจารณากันและยังไม่ได้ข้อสรุปที่ชัดเจน โดยล่าสุดกระทรวงคมนาคมได้ประสานองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) เพื่อขอรับการสนับสนุนข้อมูลเรื่องความเหมาะสมในการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพเพื่อให้เกิดประโยชน์สูงสุดในอนาคต โดยข้อมูลดังกล่าวเป็นข้อมูลประกอบทางวิชาการเท่านั้น ซึ่งทาง ICAO ก็ยินดีให้ความช่วยเหลือในการให้ข้อมูลทางวิชาการดังกล่าว โดยคาดว่าจะใช้เวลาประมาณ 1 เดือน ผลการศึกษาจึงจะเสร็จ และสามารถส่งข้อมูลมายังกระทรวงคมนาคมได้

ส่วนผลการศึกษาของ ทอท. ที่มีในขณะนี้ สรุปได้ว่า หากมีการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพอีกครั้ง ก็จะเหมาะสมสำหรับรองรับการจราจรทางอากาศที่ทำการบินแบบจุดต่อจุด (point-to-point) และเป็น Airline Without Interlining โดยจะชะลอการลงทุนในสนามบินสุวรรณภูมิระยะที่ 2 จากปี 2550 เป็นปี 2553 และระยะที่ 3 จากปี 2551 เป็น 2555 พร้อมทั้งชะลอการลงทุนซื้อที่ดินเพิ่มเพื่อก่อสร้างรันเวย์ที่ 4 ออกไปอีก 6 ปี และขยายอายุการใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิที่จะเต็มขีดความสามารถในปี 2567 เป็นปี 2580 แทน

ส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ก็ยังคงอยู่ในระหว่างการปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าวต่าง ๆ ภายในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งรวบรวมปัญหาได้ถึง 60-70 ข้อ คาดว่าจะใช้งบ ประมาณในการปรับปรุง 1,500 ล้านบาท อาทิ ห้องนำ ประตูทางเข้าออกสนามบินทางเดินสะพานเชื่อมระหว่างอาคารผู้โดยสารกับอาคารจอดรถ ระบบความเย็น เป็นต้น โดยจะทยอยปรับปรุงแก้ไขปัญหาดังกล่าว ให้แล้วเสร็จภายในเดือนพฤษภาคม 2550 อย่างไรก็ตาม กระทรวงคมนาคม ยังยืนยันว่า หลังจากที่มีการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รัฐบาลไม่มีนโยบายที่จะย้ายกลับไปใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพอีกครั้ง

สำหรับการให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ภายหลังจาก ขอ. ได้ออกใบอนุญาตชั่วคราว (Interim Certificate) เพื่อให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ตั้งแต่ต้นปีที่ผ่านมา และใบอนุญาตจะหมดอายุลงในวันที่ 25 มกราคม 2550 ขอ. จะยังไม่ออกใบอนุญาตอย่างเป็นทางการให้แก่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเห็นว่าการให้บริการยังมีปัญหาและอุปสรรคอีกหลายอย่างที่ต้องแก้ไข และจะขอยืดอายุใบอนุญาตชั่วคราวออกไปอีก 6 เดือน

อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานของ ทอท. และบริษัทย่อย สิ้นสุดวันที่ 30 ก.ย. 49 ว่ามีกำไรสุทธิ 10,378.55 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมาถึง 2,969.7 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 40 ทั้งนี้ เนื่องจากจำนวนนักท่องเที่ยวที่เพิ่มขึ้นในแถบชายฝั่งทะเลอันดามัน และอัตราแลกเปลี่ยนที่เพิ่มขึ้น ทำให้มีกำไรจากเงินเยนและเงินเหรียญสหรัฐที่อ่อนค่าลงตลอดปี โดยรายได้หลักของ ทอท. มาจากการบริหารจัดการภายในสนามบิน อาทิ ค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารที่เดินทางไปต่างประเทศ ค่าลงจอดของเครื่องบินพาณิชย์ ค่าเช็किनที่เก็บจากสายการบินภายในสนามบินสุวรรณภูมิ เป็นต้น รวมทั้งรายได้จากการค้าของร้านค้าต่างๆ ภายในสนามบิน เฉพาะในปี 2550 ที่มีตัวเลขกำไรสุทธิ อยู่ที่ 5 พันล้านบาท แต่ ทอท. จะต้องนำเงินบางส่วนไปชดเชยค่าที่ดินของประชาชนที่ได้รับผลกระทบจากเสียงของเครื่องบิน นอกจากนี้ ยังต้องใช้เพื่อปรับปรุงแก้ไขจุดที่มีปัญหาและจุดอันตรายต่างๆ ภายในสนามบิน

ไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิส (แท็กส์) ได้ขยายการให้บริการการบินภายในสนามบินเชียงใหม่เพิ่มขึ้น หลังจากที่ได้ดำเนินการในสนามบินภูเก็ตมาแล้ว โดยในอนาคต แท็กส์จะขยายการให้บริการการบินไปสู่ท่าอากาศยานในระดับภูมิภาคอาเซียนและประเทศแถบตะวันออกกลาง ซึ่งมีประเทศต่างๆ ที่ให้ความสนใจการบริการด้านนี้จำนวนมาก อาทิ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น มาเลเซีย เป็นต้น ส่วนในอนาคตอันใกล้นี้จะเข้าไปรับผิดชอบให้การบริการการบินที่สนามบินหลวงพระบาง สนามบินสุวรรณเขต ในประเทศลาว รวมทั้งสนามบินอย่างกุ่ม สนามบินมณฑลเหล่ ในประเทศพม่าด้วย

นอกจากนี้ แท็กส์ยังได้ร่วมลงนามในบันทึกข้อตกลง (MOU) กับรัฐบาลลาวในการพัฒนาโครงการเขตเศรษฐกิจพิเศษที่บริเวณสะพานมิตรภาพไทย-ลาว เป็นศูนย์บันเทิงครบวงจร โดยรัฐบาลลาวลงทุนร้อยละ 30 แท็กส์ลงทุนร้อยละ 70

ขณะนี้ มีนักลงทุนสนใจจะมาลงทุนก่อสร้างสนามบินที่เกาะพะงัน เพราะเชื่อมั่นว่าเกาะพะงันมี ศักยภาพเพียงพอที่จะมีสนามบินได้ เพราะเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่นักท่องเที่ยวต่างรู้จักดี โดยเฉพาะงานพุลมุนปาร์ตี้ นอกจากนี้ สภาพธรรมชาติจากแหล่งน้ำที่สวยงาม ซึ่งถ้ามีสนามบิน จะทำให้มีนักท่องเที่ยวเดินทางมาเกาะพะงันมากขึ้น เพราะไม่ต้องเสียเวลาในการเดินทางโดยสารทางเรือ

สำหรับความเคลื่อนไหวในต่างประเทศนั้น ประกอบด้วย

ความคืบหน้าของการก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติแห่งใหม่ของเวียดนาม ที่มีชื่อว่า “ลองแต๊ง” (Long Thanh) หรือ “ลองทัน” เพื่อรองรับการขยายตัวของการบินและเพื่อให้เป็นศูนย์กลางการบินอีกแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชีย ตามแผนการของ CAAV จะใช้พื้นที่ประมาณ 31,250 ไร่ ประกอบด้วยทางวิ่งขึ้นลงของเครื่องบิน จำนวน 4 ช่องทาง ความยาวช่องทางละ 4,000 เมตร มีขนาดความกว้างของรันเวย์ 60 เมตร ตามมาตรฐานการบินระหว่างประเทศ เพื่อรองรับเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ทุกชนิด

ท่าอากาศยานลองแต๊งจะช่วยระบายความคับคั่งของท่าอากาศยานนานาชาตินครโฮจิมินห์ ที่อยู่ห่างออกไป 40 ก.ม. ทางทิศตะวันตก โดยจะมีขีดความสามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 100 ล้านคน และสินค้าปีละ 5 ล้านตัน จะเริ่มเปิดดำเนินการได้ภายในปี 2554 โดยท่าอากาศยานแห่งใหม่นี้จะเป็นท่าอากาศยานขนาดใหญ่แห่งที่ 6 ของเวียดนาม คือ โนยบาย (Noi Bai) ในกรุงฮานอย เด็นเซินญีต (Tan Son Nhat) นครโฮจิมินห์ ลองแต๊ง จู๋ลาย (Chu Lai) ใน จ.กว๋างนาม (Quang Nam) กับท่าอากาศยานนครด่าหนัง (Danang) ในภาคกลาง

ท่าอากาศยานลองแต๊งนี้ เป็นตัวชี้วัดอีกประการที่แสดงให้เห็นถึงการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทย รวมทั้งเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินของเวียดนาม ซึ่งเป็นคู่แข่งที่ต้องจับตามองของไทย รวมทั้งเป็นคู่แข่งที่สำคัญของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะต้องรีบปรับปรุงแก้ไขจุดบกพร่องและพัฒนาการให้บริการเพื่อให้เป็นที่ยอมรับของผู้ใช้บริการทั่วโลก ก่อนที่ท่าอากาศยานลองแต๊งจะเปิดให้บริการ เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศและรักษาฐานลูกค้าเอาไว้

ประเด็นที่สำคัญอีกหนึ่งประเด็นในเรื่องของท่าอากาศยานที่อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกต้องให้ความสนใจอย่างจริงจังและละเอียดมิได้ นั่นก็คือ มาตรการการรักษาความปลอดภัยที่ท่าอากาศยาน

ล่าสุด ท่าอากาศยานทั่วประเทศอินเดีย โดยเฉพาะท่าอากาศยานมุมไบ โกลกาตา เบงกอล ศรีนคร และกัวต้องเพิ่มมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวด หลังจากหน่วยสืบสวนกลางได้แจ้งเตือนภัยไปยังกองบังคับการบินพลเรือนและหน่วยรักษาความปลอดภัยของสนามบินในทุกท่าอากาศยานของอินเดียว่า กลุ่มก่อการร้ายจาก

ปากีสถานมีแผนจะซื้อเครื่องบินไปยังบังคลาเทศ อย่างไรก็ตาม ไม่มีการระบุชัดเจนว่าสนามบินหรือสายการบินใด เป็นเป้าหมายของกลุ่มก่อการร้าย

ในขณะที่ประเทศสหรัฐอเมริกาได้พัฒนาระบบการรักษาความปลอดภัยระบบใหม่ขึ้น โดยองค์การรักษาความปลอดภัยด้านการขนส่งของสหรัฐฯ หรือ ทีเอสเอ (U.S. Transportation Security Administration : TSA) ได้เตรียมนำระบบการสแกนร่างกายแบบใหม่ ซึ่งสามารถแสดงภาพของผู้ที่ผ่านเข้าเครื่องสแกนได้อย่างละเอียดตามสัดส่วนโครงร่าง มาใช้ทดสอบที่สนามบินในสหรัฐอเมริกา เพื่อตรวจจับวัตถุระเบิดหรืออาวุธต่างๆ ทั้งที่เป็นพลาสติกและของเหลว รวมถึงอาวุธที่ไม่ได้ทำจากเหล็ก ซึ่งสิ่งเหล่านี้ไม่สามารถตรวจจับได้จากเครื่องตรวจโลหะแบบที่ใช้กันตามสนามบินทั่วโลก

เทคนิคที่นำมาใช้นี้ เรียกว่า เทคนิคการกระเจิงกลับของแสง หรือ “แบคสแคตเตอร์” (backscatter) ซึ่งใช้ตรวจจับรังสีที่สะท้อนกลับมาจากวัตถุ โดยสามารถแยกแยะวัตถุอินทรีย์ที่มีน้ำหนักเบาว่าออกจากบรรดาโลหะที่อยู่โดยรอบ จากนั้น คอมพิวเตอร์ก็จะสร้างภาพโดยปรับส่วนที่เป็นโลหะให้แตกต่างจากส่วนที่เป็นวัตถุอินทรีย์

เทคนิคแบคสแคตเตอร์ถูกนำมาใช้เพื่อตรวจสอบหาสิ่งผิดปกติ อย่างวัตถุระเบิดและยาเสพติดมาเป็นเวลาหลายปีแล้ว ปัจจุบันใช้ในเรือนจำ แต่ยังไม่มีการนำไปใช้อย่างแพร่หลายในที่สาธารณะ เพราะข้อกังวลในประเด็นการละเมิดสิทธิส่วนบุคคล

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จะให้บริการการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยอิเล็กทรอนิกส์ เป็นแห่งแรกของภูมิภาค (Electronic-paperless cargo region hub) ซึ่งเป็นยุทธศาสตร์การค้าข้ามพรมแดนทางอากาศ เพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้แก่ไทย โดย บริษัท บางกอก ไพลต์ เซอร์วิส พีจี คาร์โก้ จำกัด (BFS PG CARGO) ได้นำระบบมาตรฐานการส่งผ่านข้อมูลสู่การเพื่อการขนส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ (eb-XML) ให้บริการลูกค้าทุกกลุ่มเต็มรูปแบบ ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยคาดการณ์ว่าจะประหยัดเวลาการส่งผ่าน จากเดิม 6 ชั่วโมง/ทราน- ชิพเมนต์ เหลือเพียง 3 ชั่วโมง/ทรานชิพเมนต์ และจะทำให้ประเทศไทยประหยัดต้นทุนลอจิสติกส์ได้ถึง 4 เท่า จาก

ปัจจุบันคิดเป็นร้อยละ 18-20 เหลือเพียงร้อยละ 4-5 และสามารถลดปัญหาความไม่โปร่งใสจากการถูกกล่าวหาจากชิปปิ้ง โบรกเกอร์ ถึงจ่ายเงินนอกระบบให้เจ้าหน้าที่ศุลกากร

ความร่วมมือในการจัดทำโครงการขนส่งสินค้าทางอากาศด้วยอิเล็กทรอนิกส์นี้ จะต้องสร้างความเชื่อมั่นแก่ผู้ให้บริการคาร์โกรายใหญ่ของโลก (กลุ่ม big 4) ซึ่งประกอบด้วย เฟดเอ็กซ์ ดีเอชแอล ทีเอ็นเอ และยูนิลีฟ ซึ่งเป็นลูกค้าและพันธมิตรของบางกอก แอร์เวย์ส บริษัทแม่ของ BFS ในศักยภาพและความพร้อมของท่าอากาศยาน

สุวรรณภูมิ เพื่อเป็นฮับทางการโก้และผู้โดยสาร เมื่อกลุ่ม big 4 เกิดความมั่นใจก็จะเริ่มทยอยย้ายฐานการขนส่งมาที่ไทย แทนสิงคโปร์

สำหรับบริษัทฯ BFS PG CARGO ซึ่งเปิดบริการมา 4 เดือนแล้วนั้น มีปริมาณการรับขนส่งสินค้าเฉลี่ยสูงถึง 18,000 ตัน/เดือน

ด้านอื่นๆ ที่เกี่ยวข้อง

สถานการณ์ของ บริษัท เชื้อเพลิงการบินกรุงเทพ จำกัด (BAFS) โดยหลังเปิดใช้งานท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ BAFS ผู้ให้บริการเติมน้ำมันที่ท่าอากาศยานในประเทศ มีส่วนแบ่งตลาดสูงถึงร้อยละ 90 มากกว่าที่ตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 85 ทั้งนี้ สายการบินเกือบทั้งหมดที่เป็นผู้ถือหุ้นได้ใช้บริการของ BAFS มีเพียงสายการบินยุโรปบางสายที่ใช้บริการกับ ASIG บริษัทคู่แข่ง อย่างไรก็ตาม ปัจจุบัน BAFS เป็นเจ้าของคลังและท่อน้ำมันเพียงรายเดียว และความเป็นไปได้ที่ ASIG จะขอสร้างคลังน้ำมันอีกแห่งภายนอกสนามบิน

ในเดือนธันวาคมนี้ ผลประกอบการของปี 2549 ที่ผ่านมา ประกอบกับแผนการดำเนินการในปี 2550 ที่หน่วยงานต่างๆ ของอุตสาหกรรมการบินของไทยได้เปิดเผยให้ทราบนั้น แสดงให้เห็นถึงพัฒนาการที่เกิดขึ้นในช่วงปีที่ผ่านมา ต่อเนื่องไปจนถึงปี 2550 อย่างไรก็ตาม เรื่องของความปลอดภัยในการเดินอากาศ เป็นสิ่งที่ต้องพิจารณา เนื่องจากเรื่องการก่อการร้ายในภูมิภาคต่างๆ ยังคงเป็นประเด็นที่อ่อนไหว ซึ่งหน่วยงานด้านการบินของไทยก็ไม่ควรมองข้าม

สำหรับในประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณา คือ เรื่องที่แอร์บัส วางแผนลงทุนก่อสร้างศูนย์วิศวกรรมและโรงเรียนฝึกหัดนักบิน ซึ่งจะตั้งอยู่ทางใต้ของเมืองบังคาลอร์ ในอินเดีย ซึ่งจะเป็นส่วนสำคัญในการพัฒนางานในส่วนที่เกี่ยวข้องกับการผลิตบุคลากรด้านการบิน อันจะมีผลกระทบต่อ สบพ. โดยตรง

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน