

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับ สบพ.

ประจำเดือน พฤษภาคม 2549

ในช่วงเดือนพฤษภาคมนี้ มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศ และภายในภูมิภาคที่น่าสนใจ ดังนี้

แนวโน้มการเติบโตด้านธุรกิจขนส่งและเศรษฐกิจในภาพรวมของไถยนั้น จะเห็นได้จากการขยายตัวของปริมาณผู้โดยสารการบินเพื่อการค้าการท่องเที่ยว ผ่านสายการบินทั่วไปและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ที่ช่วยให้ดุลการค้าของไทยเกินดุลในสัดส่วน 1,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐในปีที่ผ่านมา

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยเองก็เตรียมวางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางการบินในประเทศ คือ การพัฒนาความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคให้เกิดขึ้นในทุกจังหวัดที่มีความสำคัญ ทั้งทางด้านการค้าและท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการและพัฒนาท้องถิ่นในแต่ละชุมชน

ในขณะเดียวกัน ก็ได้เร่งดำเนินการเจรจาสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ ให้มากขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับนโยบายรัฐบาลที่ต้องการให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ด้วย โดยตั้งเป้าที่จะเปิดเสรีการบินในกลุ่มประเทศอาเซียนให้ได้ทุกจุด ภายในปี 2553 โดยปัจจุบัน ประเทศไทยมีจุดบินรวม 104 จุดทั่วโลก และล่าสุด ขอ. ได้เจรจาเพิ่มเติมกับประเทศเกาหลีและปาकिสถาน อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยก็ต้องสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ไว้รองรับให้พร้อม โดยเฉพาะในส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

ส่วนอุตสาหกรรมการบินในประเทศจีนก็กำลังเป็นที่น่าจับตามอง เนื่องจากมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยในปีที่ผ่านมา สายการบินในประเทศบรรทุกผู้โดยสาร 138 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 จากปีก่อน และขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้น ร้อยละ 13.8 เป็น 3.4 ล้านตัน

องค์การการท่องเที่ยว ประเมินว่า จีนจะกลายเป็นประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางออกนอกประเทศมากถึง 100 ล้านคน หรือมากเป็นอันดับสี่ของโลกในปี 2020 และจะกลายเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวอันดับหนึ่งของโลก

คณะกรรมการกำกับกิจการการบินแห่งชาติจีน ได้เตรียมการพัฒนากิจการบินล่วงหน้าไป
ถึงปี 2010 ในวงเงินงบประมาณ 140,000 ล้านหยวน และวางแผนการพัฒนาระบบโครงสร้าง
พื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งการก่อสร้างท่าอากาศยานเพิ่มขึ้น และการ
พัฒนาท่าอากาศยาน โดยจำนวนท่าอากาศยานในจีน ในปัจจุบันมี 142 แห่ง จะเพิ่มขึ้นเป็น 190 แห่ง
และเป็น 220 แห่งในปี 2020 พร้อมทั้งเตรียมเพิ่มเครื่องบินพาณิชย์ จะเพิ่มจาก 862 ลำ เป็น 1,580
ลำ ในปี 2010 จะเป็น 4,000 ลำ ในปี 2020 นอกจากนี้ ยังมีโครงการที่จะผลักดันสนามบินปักกิ่ง
เซี่ยงไฮ้ และกวางโจว เป็นฮับการบินนานาชาติ รวมทั้งตั้งเป้าให้เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางการบิน
ไปสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ อีกด้วย

ธุรกิจสายการบิน

สำหรับสถานการณ์ของสายการบินต่าง ๆ ของเดิมนั้น ปัญหาวิกฤตน้ำมันยังคงเป็น
ปัญหาสำคัญของสายการบิน ทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและจำนวนผู้โดยสารเริ่มลดลง ทำให้สายการบิน
ต่างๆ มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ ทั้งในส่วนของ การเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อชดเชยส่วน
หนึ่งของค่าใช้จ่ายน้ำมันที่สูงขึ้น และการเสนอแคมเปญใหม่ๆ ทั้งสายการบินที่ให้บริการขนส่ง
ผู้โดยสารและขนส่งสินค้า

สำหรับสายการบินของไทยนั้น สายการบินไทย จะเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel
Surcharge) จากผู้โดยสารตามระยะทางที่บินจริง ในเที่ยวบินทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ
ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน 2549 เป็นต้นไป เนื่องจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นซึ่งทำให้ต้นทุนสูงขึ้นร้อยละ
45-50 โดยค่า fuel surcharge นี้ จะชดเชยได้ร้อยละ 25 และคาดว่าในไตรมาสที่ 3 นี้ จะกลับมา
กำไร หลังจากปีที่ผ่านมาขาดทุนจากราคาน้ำมัน 4,700 ล้านบาท เนื่องจากจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น
ร้อยละ 75-76 จากที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 60 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน

อย่างไรก็ตาม สาเหตุอีกประการหนึ่งที่ทำให้ต้นทุนน้ำมันของ บกท. เพิ่มขึ้น คือ ความ
แออัดของสนามบิน และความคับคั่งของปริมาณการจราจรทางอากาศ ส่งผลให้เครื่องบินแต่ละลำ
ต้องใช้วิธีบินวน โดยเฉพาะสนามบินดอนเมือง ซึ่งมีค่าใช้จ่ายน้ำมันสูงถึง 150 ล้านบาท หรือ
เพิ่มขึ้นร้อยละ 3-5 ซึ่งค่าใช้จ่ายน้ำมันของ บกท. นั้น มีสัดส่วนร้อยละ 30-40 ของต้นทุนค่าใช้จ่าย
ทั้งหมด

นอกจากนี้ การบินไทยยังได้ปรับกลยุทธ์ทางการตลาด โดยทำการตลาดเชิงรุกเพิ่มมากขึ้น
และต่อเนื่องตลอดปี สรุปได้ดังนี้

1. มุ่งเน้นเพิ่มกลุ่มลูกค้าเป้าหมายระดับไฮเอนด์ ระดับบิสซิเนส และเฟิร์สคลาส ให้เข้ามา
ใช้บริการของการบินไทย

2. หาพันธมิตรทางธุรกิจในลักษณะ Network Marketing กับกลุ่มโรงแรมระดับ 6 ดาว บริษัทบัตรเครดิต ธนาคาร และ บริษัทขนาดใหญ่ เพื่อส่งลูกค้าและนักท่องเที่ยวให้มาใช้บริการสายการบินไทย

3. จัดโปรโมชั่นแคมเปญการตลาดเพื่อช่วยกระตุ้นตลาด โดยเน้นจุดขายเรื่องราคา พร้อมการสร้างแบรนด์โรยัลตี้ให้เกิดขึ้น โดยล่าสุดได้เปิดตัวโครงการ THAI Grand Season Campaign 2006 เพื่อส่งเสริมการท่องเที่ยวชะลอตัว (โลว์ ซีซั่น) ระหว่างเดือนเมษายน-กันยายน และกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาประเทศไทยเพื่อเฉลิมฉลองในวโรกาสที่พระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว ทรงครองสิริราชสมบัติครบ 60 ปี หรือ บัตรโดยสารเหมาจ่าย Thai Value Card เป็นต้น

4. การแบ่งเซ็กเมนต์ของกลุ่มลูกค้าให้ชัดเจนมากขึ้น

นอกจากนี้ เรืออากาศโท อภินันท์ สุนนะเศรษฐี กรรมการผู้อำนวยการใหญ่คนใหม่ ของ บกท. ซึ่งได้ลงนามในสัญญาจ้างและรับมอบตำแหน่งเป็นที่เรียบร้อยแล้ว ตั้งแต่วันที่ 2 พ.ค. 49 ได้ตั้งเป้ารายได้ บกท. ไม่ต่ำกว่า 150,000-160,000 ล้านบาท ในปี 2549 และยังมีแผนที่จะเปิดสายการบินใหม่ ชื่อว่า **สายการบินเอื้องหลวง** รวมทั้งแผนการพัฒนาธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศ (คาร์โก้)

ข้อมูลของสายการบินเอื้องหลวง

- สายการบินไทยถือหุ้น 100%
- เพื่อบริหารเส้นทางการบินทั้งภายในและระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชีย และเน้นทดแทนเส้นทางที่ บกท. ยกเลิกเพราะไม่คุ้มทุน เช่น กรุงเทพฯ-นครศรีธรรมราช, กรุงเทพฯ-แม่ฮ่องสอน เป็นต้น
- กลุ่มเป้าหมาย : ลูกค้าระดับกลาง ระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำและลูกค้าในระดับพรีเมียมของ บกท.

สำหรับความเคลื่อนไหวของสายการบินต้นทุนต่ำมีดังนี้

สายการบินนกแอร์ ได้เปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มเติม ได้แก่

-เส้นทาง **เชียงใหม่ – แม่ฮ่องสอน** โดยใช้เครื่องบินแบบ ATR (66 ที่นั่ง) ทำการบินทุกวันๆ ละ 1 เที่ยวบิน ค่าโดยสาร ตั้งแต่ 800-1,230 บาท อย่างไรก็ตาม ในเส้นทางนี้ บกท. ก็ยังคงให้บริการอยู่ โดยทำการบินวันละ 3 เที่ยวบิน

- เส้นทาง **กรุงเทพฯ-เลย** อาทิตย์ละ 2 เที่ยวบิน เนื่องจากมั่นใจในศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของ จ.เลย โดย จ.เลย เป็นแห่งที่ 2 ในภาคอีสานที่นกแอร์มาเปิดให้บริการต่อจาก จ.อุดรธานี โดยให้บริการสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน ค่าโดยสารเริ่มต้นที่ 1,350 บาท

โอเรียนท์ไทย เตรียมปรับกลยุทธ์การบริหารธุรกิจ เพื่อแข่งขันในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ สรุปได้ดังนี้

1. การขยายธุรกิจในส่วนสายการบิน วัน ทู โก โดยแยกจดทะเบียนใหม่เป็น บริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด และจะนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหุ้นภายใน 2 ปีนี้ ส่วนสายการบิน โอเรียนท์ ไทย นั้น จะบินเส้นทางต่างประเทศที่ไกลกว่าวันทูโก และให้บริการเช่าเหมาลำ ปัจจุบัน บิน 2 เส้นทาง คือ เกาหลี และ ฮองกง เส้นทางละ 1 เที่ยวบินต่อวัน และในปลายเดือนมิถุนายนสกลนี้จะเปิดเส้นทางบิน ภูเก็ต-ฮองกง 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
2. การปรับกลยุทธ์ด้านการตลาด โดยได้จ้าง บ.โอกลีวีฯ เป็นที่ปรึกษาในการสร้างและปรับปรุงแบรนด์ วัน ทู โก เพื่อเพิ่มมูลค่าและสร้างการรับรู้ นอกจากนี้ ยังเตรียมสร้างพันธมิตรทางการตลาด ได้แก่ เซเว่นอีเลฟเว่น เอ็ม-ชอป และไทย ทิกเก็ต มาสเตอร์ เพื่อขยายช่องทางจำหน่ายตั๋ว
3. การพัฒนางานด้านปฏิบัติการบิน
 - a. การขยายเส้นทางบิน โดยในปีนี้จะเพิ่มอีก 5 เส้นทางบิน ได้แก่ เส้นทางจาก กรุงเทพฯ ไป นครศรีธรรมราช กระบี่ ตรัง พิชญโลก และขอนแก่น ส่วนเส้นทางต่างประเทศ จะขยายเส้นทางในปีหน้า ในเส้นทางใกล้ๆ เช่น กัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม เนปาล เป็นต้น
 - b. การเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน จากเดิม 6 ลำ ให้เป็น 10 ลำ ภายในปีนี้ และเป็น 16 ลำภายในปีหน้า โดยจะเป็นเครื่องบิน MD-82 ขนาด 170 ที่นั่ง
4. การขยายธุรกิจไปสู่การให้บริการเที่ยวบินขนส่งสินค้า ภายในสิ้นปีนี้

ล่าสุดนั้น วันทูโก เองก็ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และได้เตรียมปรับขึ้นค่าตัวเครื่องบินอีกที่นั่งละ 100 บาท ในทุกเส้นทาง ตามต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง

ส่วนแบ่งทางการตลาดของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำ			
วันทูโก	46%	จำนวนผู้โดยสาร/ปี	1.5 ล้านคน
แอร์เอเชีย	31%	จำนวนผู้โดยสาร/ปี	1.4 ล้านคน
นกแอร์	23%	จำนวนผู้โดยสาร/ปี	1.1 ล้านคน

นอกจากนี้ สายการบิน เอสจีเอ ก็จะมีเปิดเส้นทางบิน เชียงใหม่ – เมืองปาย โดยเริ่มให้บริการ 1 ม.ค. 2550 โดยใช้เครื่องบินขนาด 14 ที่นั่ง ระบบใบพัด 1 เครื่องยนต์ บินวันละ 2 เที่ยวบิน อัตราค่าโดยสาร คนละ 1,450 บาท โดยใช้เวลาทำการบิน 30 นาที ในขณะที่ บกท. ลดจำนวนเที่ยวบิน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนลง จาก 3 เที่ยวบิน เหลือเพียง 2 เที่ยวบิน เพื่อเตรียมให้นักแอร์ทำการบินแทน โดยนกแอร์ได้เริ่มบินในเส้นทางดังกล่าว ตั้งแต่ 1 พ.ค. 49 แล้ว

สำหรับสายการบินต่างชาตินั้น มีได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้น และจำนวนผู้โดยสารที่ลดลง นอกเหนือจากการที่สายการบินต่างๆ จะพยายามแก้ปัญหาด้วยการจัดตั้งค่าเซอร์ชาร์จ หรือค่าธรรมเนียมน้ำมัน เป็นส่วนแยกต่างหาก ที่จะขึ้นลงตามราคาน้ำมันโลกในท้องตลาด การวางแผนกลยุทธ์เพื่อเพิ่มรายได้ก็เป็นสิ่งที่หลายสายการบินนำมาใช้ประกอบดังนี้

สายการบิน	กลยุทธ์
ออสเตรเลียแอร์ไลน์	จัดทำแคมเปญท่องเที่ยวออสเตรเลีย โดยใช้กลยุทธ์เรื่องราคา และใช้จุดขายทางด้านศิลปะและดนตรีของประเทศ
ยูไนเต็ดแอร์ไลน์	จัดทำแคมเปญท่องเที่ยว โดยใช้กลยุทธ์ด้านราคา
สายการบินแควนตัส	การจัดโปรโมชั่นการตลาด และกลยุทธ์ด้านราคา ตลอดจนกลยุทธ์การรวมสายการบินแควนตัสและเจ็ทสตาร์ (โลว์คอสต์) และแบ่งกลุ่มลูกค้า

สายการบินเอทิฮัด ได้รับการส่งมอบเครื่องบินโบอิง 777 ใหม่ที่ถูกสร้างขึ้น ซึ่งจุที่นั่ง 378 ที่นั่ง จำนวน 5 ลำ โดยจะให้บริการผู้จุดหมายในอีกหลายเมือง ได้แก่ กรุงเทพฯ ลอนดอน และโซฮันเนสเบิร์ก ภายในเครื่องบินโบอิงนี้ประกอบด้วยสิ่งอำนวยความสะดวกมากมายไม่ว่าจะเป็นอินเทอร์เน็ตบรอดแบนด์ไร้สายแบบไฮสปีด โดยมีเป้าหมายการให้บริการแก่ลูกค้าเหมือนบริการในโรงแรม

การแก้ปัญหาวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันที่สูงขึ้นของ บกท. คือ การปรับค่าธรรมเนียมชดเชยน้ำมันเชื้อเพลิง ตามราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น และการจัดทำประกันความเสี่ยงราคาน้ำมัน ซึ่ง สบพ. เองก็เป็นหน่วยงานที่ได้รับผลกระทบจากต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเช่นกัน จึงสมควรที่จะต้องพิจารณาหามาตรการแก้ปัญหาที่เกิดขึ้น โดยเฉพาะควรศึกษาเพิ่มเติมในเรื่องการประกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงด้วย

นอกจากนี้ การที่ บกท. มีแผนที่จะพัฒนางานด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศนั้น ส่งผลดีต่อ สบพ. ในเรื่องตลาดงาน เพื่อดึงดูดนักศึกษาหลักสูตรเทคโนโลยีการบินบัณฑิต สาขาการจัดการการขนส่งสินค้าทางอากาศโดยตรง

การผลิตเครื่องบินพาณิชย์

เครื่องบินแอร์บัส เอ380 ซึ่งเป็นเครื่องบินโดยสารที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก ได้ทำการบินทดสอบและทดสอบการลงจอดที่สนามบินฮีทโธรว์ เมื่อวันที่ 18 พฤษภาคมที่ผ่านมา เพื่อทดสอบ

การลงจอด และเข้าจอดที่ท่าเทียบที่สร้างขึ้นใหม่สำหรับเครื่องบินขนาดยักษ์ลำนี้โดยเฉพาะ เครื่องบินแอร์บัสรุ่นนี้สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ระหว่าง 555-840 คน ซึ่งมากกว่าโบอิง 747 ประมาณ 40% ทั้งนี้สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์สจะเป็น สายการบินแรกที่นำเครื่องบินรุ่นนี้ไปให้บริการผู้โดยสาร ปลายปีนี้ ขณะที่สายการบินอื่นที่สั่งซื้อเครื่องบินรุ่นนี้ คือ เวอร์จิน แอตแลนติก แควนตัส กาตาร์แอร์เวย์ส และ เอมิเรตส์

ท่าอากาศยาน

ปัญหาเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นนั้น ส่งผลกระทบต่อการดำเนินงานในส่วน ของท่าอากาศยานด้วย โดยในปัจจุบันพบว่า ความแออัดของท่าอากาศยานกรุงเทพ ส่งผลให้ต้นทุน น้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินต่างๆ สูงขึ้นร้อยละ 3-5 และกำลังกลายเป็นปัญหาใหญ่ให้กับทุก สายการบิน ล่าสุด ขอ. บกท. ทอท. และ บวท. ได้ประชุมร่วมกัน เพื่อหารือถึงแนวทางแก้ไข ปัญหาดังกล่าว เพราะทุกสายการบินต่างได้รับผลกระทบจากเรื่องนี้ โดยได้ข้อสรุปดังนี้

1. บวท. จะปรับระบบการบริหารจัดการจราจรทางอากาศใหม่ เฉพาะเส้นทางบิน ภายในประเทศ โดยจะสั่งการให้เครื่องบินที่อยู่ในท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ ที่จะทำการบินมายัง ท่าอากาศยานกรุงเทพชะลอการนำเครื่องขึ้นตั้งแต่ต้นทาง (กราวนด์ดีเลย์ โปรแกรม) เพื่อประหยัด น้ำมันในการที่จะต้องบินวนรอลงจอด
2. บวท. จะปรับปรุงขั้นตอนการนำเครื่องบินขึ้นใหม่ โดยจะอนุญาตให้เครื่องบินขนาดเล็กทำการบินขึ้นระหว่างที่รอเครื่องใหญ่ทำการบิน
3. ในเบื้องต้น บกท. เสนอให้จัดตารางการบินใหม่ โดยการกำหนดโควตาการขึ้น-ลงของแต่ละสายการบินในช่วงโมงเร่งด่วนเพื่อลดความแออัด เช่นเดียวกับท่าอากาศยานในต่างประเทศ ที่ จะมีการกำหนด SLOT TIME ของแต่ละสายการบิน โดยสายการบินจะไม่สามารถเพิ่มเที่ยวบินในช่วงเวลาดังกล่าวได้ แต่ต้องใช้วิธีเพิ่มความจุผู้โดยสารแทน และเมื่อมีการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ก็ควรเริ่มนำระบบนี้มาใช้ในการจัดการตารางการบิน เพื่อไม่ให้ปริมาณจราจรทางอากาศ คับคั่ง

อย่างไรก็ตาม ตามนโยบายเปิดเสรีการบินของไทยนั้น ก็ส่งผลให้จำนวนเที่ยวบินเพิ่มขึ้น มาก ดังนั้น การบริหารจัดการท่าอากาศยานให้เกิดประโยชน์สูงสุด ทั้งด้านคุณภาพและปริมาณด้วย

สำหรับการพัฒนาท่าอากาศยานภูมิภาคที่อยู่ในความดูแลของ ขอ. นั้น ขอ. ได้พยายามที่จะ โอนย้ายให้หน่วยงานต่างๆ เข้ามารับผิดชอบบริหาร เช่น

- โอนย้ายให้ ทอท. เป็นผู้บริหาร รวมทั้งสิ้น 26 แห่ง โดยจะนำร่อง 5 แห่ง ได้แก่ กระบี่ พิชญ์โลก อุตรธานี อุบลราชธานี และขอนแก่น ขั้นตอนจากนี้ไปจะต้องเจรจาให้ชัดเจนถึงเงื่อนไข

การถ่ายโอนสนามบิน เครื่องมือ พนักงาน และมูลค่าทรัพย์สินทั้งหมด เพื่อให้เป็นไปตามนโยบายของกระทรวงคมนาคม รวมทั้งการปรับปรุงสนามบินนานาชาติกระบี่ขยายรันเวย์ยาว 3,000 เมตร ให้บริการแอร์ไลน์ข้ามทวีปได้ และสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศหลังใหม่รองรับผู้โดยสารได้ 1,600 คน/ชั่วโมง จะเป็นผลดีต่อการท่องเที่ยวต่อไป

- โอนย้ายให้บริษัทเอกชนที่สนใจเข้ามาบริหาร เช่น สนามบินที่นครราชสีมา ก็มีผู้ผลิตเครื่องบินจากต่างประเทศสนใจเข้ามาลงทุนและพัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงและโรงงานผลิตเครื่องบินขนาดเล็ก รวมทั้ง บกท. หรือ บางกอกแอร์เวย์ส

ความคืบหน้าของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในขณะนี้ มีปัญหาค่าธรรมเนียมการขึ้นลงของเครื่องบิน (แลนด์ ฟี) ที่มีอัตราสูงเกินกว่าสนามบินในระดับเดียวกันในภูมิภาคนี้ โดยต้องเสียค่าแลนด์ ฟี สูงถึง 3,000 ล้านบาท จากที่เคยจ่ายเพียง 1,000 ล้านบาทเท่านั้น ปัญหานี้เป็นปัญหาสำคัญ เนื่องจากประเทศไทยมีเพียงสนามบินที่สามารถหารายได้มหาศาลให้กับประเทศได้ เพราะประเทศไทยไม่มีท่าเรือหรือการขนส่งทางเรือเทียบเท่าประเทศอื่นๆ จึงจำเป็นต้องคิดถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงจากการที่มีสนามบิน และต้องคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ เนื่องจากขณะนี้สนามบินคู่แข่งที่น่ากลัว โดยเฉพาะเวียดนาม สิงคโปร์ คุไบ มาเลเซีย จึงอาจทำให้ไทยสูญเสียเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ไปได้ แม้ว่าขณะนี้สถานการณ์ดูจะเหมือนต่างชาติกำลังเข้ามาให้ความสำคัญกับหุ้น AOT ของ ทอท. เป็นจำนวนมาก แต่ในระยะยาวถ้าไม่สามารถแสดงให้เห็นว่าสนามบินสุวรรณภูมิจะสร้างรายได้มหาศาลได้ ความน่าสนใจของหุ้นดังกล่าวก็อาจจะหมดไปด้วย

นอกจากนี้ ยังมีปัญหาว่าสายการบินขนาดใหญ่หลายแห่งยังไม่ตอบรับเข้ามา เพื่อเลือกสถานที่สำหรับตั้งเคาน์เตอร์จำหน่ายบัตรโดยสารของแต่ละสายการบิน

สนามบิน Schiphol ของกรุงอัมสเตอร์ดัม ประเทศเนเธอร์แลนด์ ได้นำระบบการตรวจสอบระบบใหม่เข้ามาใช้ ซึ่งผู้โดยสารจะสามารถผ่านกระบวนการตรวจสอบและยืนยันตัวตนบุคคลที่มีในสนามบินได้ภายในระยะเวลาเพียง 10 – 15 วินาทีเท่านั้น ซึ่งสามารถช่วยให้การบริการผู้โดยสารได้จำนวนมากขึ้นและรวดเร็วขึ้น ทั้งนี้ เนื่องจากสนามบิน Schiphol ต้องรองรับผู้คนมากเพราะสนามบิน Schiphol คือ ฮับของยุโรป ที่นักท่องเที่ยวต้องแวะเวียนเพื่อเปลี่ยนเครื่องบินไปยังประเทศต่างๆในยุโรป อย่างไรก็ตาม สนามบินนานาชาติ Soekarno-Hatta ในจาการ์ตาก็จะหันมาใช้ระบบสนามบินไฮเทคเช่นกัน

การขนส่งสินค้าทางอากาศ

สำหรับการปรับค่าธรรมเนียมน้ำมันธุรกิจการบิน แอร์คาร์โก้ มีสิทธิชำระจ่าน้ำมันได้ตามค่าเฉลี่ยดัชนีราคาน้ำมัน ที่มีการปรับขึ้น-ลงตามต้นทุนน้ำมัน โดยจะปรับขึ้นได้ตั้งแต่ค่าเฉลี่ยที่ 125-400 ขึ้นไป และปรับลดจ่าน้ำมันได้ หากดัชนีปรับลดลงต่ำกว่า 375-100 ขณะที่แอร์ไลน์สขนส่งโดยสาร บวกจ่าน้ำมันได้สูงสุดรวมแล้ว ต้องไม่เกินราคาหน้าตัวที่โอเอต้ากำหนด

การซ่อมบำรุงอากาศยาน

บริษัท อุตสาหกรรมการบิน จำกัด ได้ปรับแผนธุรกิจใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับสภาพความเป็นจริงของธุรกิจ และสร้างความมั่นคงให้บริษัทอยู่รอดในระยะยาวและมีกำไร เนื่องจากในทางปฏิบัติ บริษัทฯ ไม่สามารถดำเนินการได้ตามแผนธุรกิจที่วางไว้ หลังจากที่ได้ศึกษารายละเอียดและประสบการณ์ตลอด 3 ปีของการดำเนินการที่ผ่านมา โดยข้อผิดพลาดเกิดจาก การขาดการวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงลึก ก่อนจัดทำแผนธุรกิจดังกล่าว แต่เป็นการดำเนินแผนตามแนวทางของ พ.ต.ท. ทักษิณ ชินวัตร นายกรัฐมนตรี ที่ต้องการผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการซ่อมบำรุงและผลิตชิ้นส่วนอากาศยานที่ได้มาตรฐานและครบวงจร โดยไม่มีการวิเคราะห์ความคุ้มค่าในการลงทุน ในเชิงลึก แต่กลับวางแผนการลงทุนขนาดใหญ่ และเตรียมนำบริษัทเข้าตลาดหุ้น ซึ่งอาจทำให้เกิดภาวะขาดทุน รวมทั้งไม่มีการวิเคราะห์กลุ่มลูกค้าเป้าหมาย TAI คาดว่าจะสามารถขยายฐานลูกค้าตลาดในประเทศได้ครอบคลุมเครื่องบินที่มีอยู่ทั้งหมด 1,160 ลำ และจะสามารถดึงดูดลูกค้าต่างชาติมาใช้บริการได้ แต่ในทางปฏิบัติ พบว่า ลูกค้าหลักของ TAI คือ กองทัพอากาศเท่านั้น ส่วนลูกค้าต่างชาติ ต่างก็มีศูนย์ซ่อมเองอยู่แล้ว

การผลิตบุคลากรด้านการบิน

การจัดตั้งศูนย์ฝึกบินแห่งที่ 2 ของ สบพ. ในเบื้องต้นตกลงเลือกทำอากาศยานขอนแก่น เพื่อเพิ่มศักยภาพนักบินพาณิชย์ตรีของศูนย์ฝึกการบิน อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ จากที่สามารถผลิตนักบินตรีสูงสุดได้ 150 คน/ปี ให้ได้ไม่น้อยกว่า 200 คน ในปี 2550 ตามความต้องการนักบินของสายการบินในประเทศ โดยคาดว่าจะเปิดได้ในเดือนกรกฎาคมนี้ และวางแผนรองรับตั้งเป็นมหาวิทยาลัยด้านการบินนานาชาติต่อไป

ขณะที่อุตสาหกรรมการบิน มีแนวโน้มขยายตัวตามเศรษฐกิจ โดยอีก 18 ปีข้างหน้า ปริมาณความต้องการอากาศยานในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จะเพิ่มขึ้นประมาณ 1,643 ลำ จีนเพียงประเทศเดียว ต้องการอากาศยานเพิ่มขึ้นประมาณ 2,293 ลำ ขณะที่ปริมาณความต้องการ

นักบินพาณิชย์ตรี ในภูมิภาคทั่วโลกจะเพิ่มขึ้นประมาณ 23,500 คน/ปี เฉพาะความต้องการนักบินพาณิชย์ตรีในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกจะเพิ่มขึ้นประมาณ 6,000 คน/ปี

สถานการณ์ด้านการบินของไทยในช่วงเดือนนี้ มีการแข่งขันกันอย่างรุนแรงในด้านธุรกิจสายการบิน เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ในภาวะการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งการกำหนดกลยุทธ์ทางการตลาด โดยเฉพาะกลยุทธ์ด้านราคาและโปรโมชั่น เพื่อกระตุ้นการบริโภคของกลุ่มลูกค้าเป้าหมาย ซึ่ง สบพ. เองก็ควรมีมาตรการเพื่อแก้ปัญหาเรื่องต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้นด้วยเช่นกัน

นอกจากนี้ แนวโน้มการขยายตัวของงานด้านท่าอากาศยานและด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ เป็นไปในทิศทางที่ดี โดยจะมีการขยายงานไปสู่ท่าอากาศยานภูมิภาคในจังหวัดต่างๆ มากขึ้น เพื่อพัฒนาความเป็นศูนย์กลางด้านการบิน ดังนั้น โอกาสงานของนักศึกษาของ สบพ. ในสาขาที่เกี่ยวข้องก็มีเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม คุณภาพของนักศึกษาที่สำเร็จจาก สบพ. ก็ยังเป็นสิ่งที่ต้องพิจารณาเป็นสำคัญ

สำหรับการขยายฐานการฝึกนักบินของ สบพ. นั้น หาก สบพ. ต้องการที่จะใช้ท่าอากาศยานภูมิภาคแห่งใดเพื่อเป็นสถานที่สำหรับทำการฝึกบิน ควรรับดำเนินการเจรจากับ ขอ. ในช่วงนี้เนื่องจาก ขอ. กำลังอยู่ในช่วงที่จะพิจารณาโอนย้ายท่าอากาศยานภูมิภาคต่างๆ ให้หน่วยงานอื่นๆ เป็นผู้บริหาร ก่อนที่จะโอนให้กับ ทอท. บกท. หรือหน่วยงานเอกชนอื่นๆ เป็นผู้บริหาร

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน