สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของไทย
ประจำเดือนพฤศจิกายน 2549

ในช่วงเดือนพฤศจิกายนนั้น มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภายในภูมิภาคที่น่าสนใจ ดังนี้

คณะรัฐมนตรีได้อนุมัติข้อเสนอของกระทรวงคมนาคมในการเจรจาการบินระหว่างไทยและรัสเซีย ซึ่งทั้งสองฝ่ายได้ตกลงปรับปรุงใบพิกัดเส้นทางการบินให้เป็นดังนี้

1. กรณีออกเดินทางจากไทย สามารถลงจอดในจุดที่รัสเซีย ได้ 4 แห่ง คือ มอสโก, วลาดิวอสต๊อค, เออร์กุสต์ และเซ็นต์ปีเตอร์สเบิร์ก โดยไทยสามารถทำการบินไปยังมอสโกได้สัปดาห์ละ 42 เที่ยว และไปยังเซ็นต์ปีเตอร์สเบิร์ก ได้สัปดาห์ละ 14 เที่ยว ส่วนจุดอื่นๆ ไม่ได้จำกัดความจุและความถี่
2. กรณีออกเดินทางจากรัสเซีย สามารถลงจอดในจุดที่ไทย ได้ 4 แห่ง คือ กรุงเทพฯ, อู่ตะเภา, เชียงใหม่ และภูเก็ต โดยสายการบินที่กำหนดของรัสเซียสามารถทำการบินไปยังกรุงเทพฯได้สัปดาห์ละ 42 เที่ยว และไปยังภูเก็ตได้สัปดาห์ละ 14 เที่ยว

ด้านสายการบิน

สำหรับข่าวความเคลื่อนไหวทางด้านสายการบินในประเทศไทย ในช่วงเดือนพฤศจิกายน มีดังนี้

บริษัท การบิน ไทย จำกัด (มหาชน) ผลการดำเนินงานในรอบปี 2549 ที่ผ่านมา บกท. มีรายได้ 178,607 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 16,119 ล้านบาท หรือร้อยละ 9.9 และมีกำไรสุทธิ 8,992 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีก่อน 2,215 ล้านบาท

บกท. ได้วางกลยุทธ์การตลาด โดยนำกลยุทธ์ด้านราคามาใช้ ซึ่ง บกท. ประกาศปรับโครงสร้างราคาค่าโดยสารเที่ยวบินในประเทศและต่างประเทศ สำหรับผู้โดยสารที่จองซื้อหลังวันที่ 1 ธันวาคม 2549 นี้ ดังนี้

1. เที่ยวบินภายในประเทศ ทุกเส้นทางขึ้น 4 อัตรา ดังนี้
   1.1 เชียงใหม่ -แม่ฮ่องสอน 700 บาท/เที่ยว
   1.2 กรุงเทพฯ ไป- กลับ 9 จังหวัด ได้แก่ ขอนแก่น กระบี่ เชียงราย นครศรีธรรมราช พิษณุโลก สุราษฎร์ธานี ตรัง อุบลราชธานี อุดรธานี เพิ่มราคา 500 บาท/เที่ยว

1.3 เชียงใหม่ - ภูเก็ต เพิ่มราคา 400 บาท/เที่ยว

1.4 กรุงเทพฯ ไป-กลับ 3 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ ภูเก็ต หาดใหญ่ (สงขลา) เพิ่มราคา 200 บาท/เที่ยว

2. เที่ยวบินต่างประเทศ จะขึ้นราคาตลาด (market fare) เป็นเปอร์เซ็นต์แยกตามความเหมาะ-สมของแต่ละจุดบินทั้ง 70 เมือง ใน 5 ทวีป

ส่วนเหตุผลที่ทำให้ บกท. จำเป็นจะต้องขึ้นราคาตั๋วนั้น บกท.ให้เหตุผล 4 ข้อ คือ

1. เพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันกับสายการบินแห่งชาติของแต่ละประเทศได้
2. มีคู่แข่งขันในแต่ละจุดบินต่างกัน
3. ปฏิบัติตามกฎกติการ่วมกับสายการบินนานาชาติ ซึ่งในตารางบินฤดูหนาวตั้งแต่ปลายตุลาคม 2549 ทางสมาคมขนส่งทางอากาศประกาศให้ทุกสายการบินขึ้นราคาตามที่แสดงบนหน้าตั๋วจริง (IATA FARE) 2-5%
4. เที่ยวบินภายในประเทศขาดทุนเกือบทุกจุด การขึ้นราคาเพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุน แม้ยังไม่ได้กำไร แต่ถือเป็นบริการสังคม

นอกจากนี้ บกท. ยังได้เปิดเส้นทางบินใหม่เพิ่มขึ้นอีก 2 เส้นทาง คือ

1. เส้นทาง กรุงเทพฯ-พุทธคยา-พาราณสี-กรุงเทพฯ โดยจะเริ่มทำการบินในตารางการบินภาคฤดูหนาว ปี 2549/2550 ตั้งแต่วันที่ 30 ต.ค. 49 – 24 มี.ค. 50 ด้วยเครื่องบินแบบโบอิ้ง 737-400 กลุ่มเป้าหมาย คือ พุทธศาสนิกชนและนักท่องเที่ยวที่ต้องการเดินทางไปสักการะและเยี่ยมชมสถานที่ศักดิ์สิทธิ์ของพุทธศาสนา
2. เส้นทางกรุงเทพฯ-สมุย ประมาณเดือนมีนาคม 2550 โดยจะทำการบินวันละ 2 เที่ยวบิน ในช่วงเช้าและเย็น อย่างไรก็ตาม เส้นทางบินดังกล่าวเป็นเส้นทางบินที่บางกอกแอร์เวย์สทำการบินอยู่ และถือเป็นเส้นทางหลักที่ทำรายได้ให้แก่บริษัทฯ ถึงร้อยละ 40 ของรายได้ทั้งหมด และจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นปีละประมาณร้อยละ 15 โดยในปัจจุบันมีการจำกัดจำนวนเที่ยวบินไว้ที่ 34 เที่ยวบิน/วัน เพื่อป้องกันมลภาวะทางเสียง ซึ่งก็น่าสังเกตว่า ในปัจจุบัน บกท. เริ่มเข้ามามีบทบาทในเส้นทางดังกล่าว

ส่วนการพัฒนาฝูงบินของ บกท. นั้น ประกอบด้วย

1. เครื่องบินโบอิ้ง B777-200ER จำนวน 2 ลำ ที่เพิ่งนำเข้ามาเมื่อ พ.ย.2549
2. เครื่องบินแอร์บัส A340-500/600 จำนวน 6 ลำ ในต้นปี 2550
3. เครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 8 ลำ ภายใน ก.พ.-มิ.ย. 2550

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ผู้บริหาร บริษัท การบินกรุงเทพ จำกัด คาดการณ์ว่า ผลประกอบการของสายการบินบางกอกแอร์เวย์สในปีนี้ จะมีรายได้ประมาณ 9,738 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากปีที่แล้วประมาณ ร้อยละ 10-15 ซึ่งมีรายได้ 8,093 ล้านบาท แต่ผลกำไรปีนี้มีเพียง 250 ล้านบาท ลดลงจากปีที่ผ่านมาซึ่งมีกำไรประมาณ 400 ล้านบาท ทั้งนี้ เนื่องจากมาค่าน้ำมันเชื้อเพลิง และค่าใช้จ่ายในการย้ายไปยังท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ รวมทั้งมีการลงทุนในสุวรรณภูมิและการย้ายสนามบิน

อย่างไรก็ตาม การลงทุนในสุวรรณภูมิของบริษัทฯ ในบริษัท บางกอก ไฟล์ท เซอร์วิสเซส จำกัด (BFS) ทำโครงการอุปกรณ์ให้บริการภาคพื้นดิน (GSE) และคลังขนส่งสินค้าทางอากาศ (cargo) นั้น นับว่าเป็นธุรกิจใหม่สำหรับบริษัทฯ ซึ่งต้องลงทุนใหม่ทั้งหมด ทั้งอุปกรณ์ เครื่องมือ และบุคลากร โดยการกู้เงินมาลงทุนเป็นจำนวนเกือบหมื่นล้านบาท ส่งผลให้บริษัทฯ ต้องประสบปัญหาขาดสภาพคล่องทางการเงิน ซึ่งด้วยเหตุนี้ อาจเป็นสาเหตุให้บริษัทฯ ออกกองทุนกู้ยืมในนาม “กองทุนสนามบินเกาะสมุย” พร้อมทั้งทำการปรับขึ้นค่าโดยสารของบางกอกแอร์เวย์สในเส้นทาง กรุงเทพฯ-สมุย เพิ่มถึงร้อยละ 20 เมื่อเดือนปลายเดือนตุลาคมที่ผ่านมา จนเกิดการประท้วง และบางกอกแอร์เวย์สต้องยอมกลับไปใช้ค่าโดยสารเส้นทางดังกล่าวในราคาเดิมในที่สุด

สำหรับในด้านปฏิบัติการบินของบางกอกแอร์เวย์ส นั้น

1. โครงการจัดซื้อเครื่องบิน จำนวน 4 ลำ เพื่อรองรับการขยายเส้นทางบินใหม่ๆ และในปี 2553 จะนำเข้าเครื่องบินอีก 6 ลำด้วย

2. การเปิดเส้นทางบินใหม่ บางกอกแอร์เวย์สจะเปิดให้บริการเที่ยวบินใหม่นี้โดยใช้ระบบ code sharing ร่วมกับสายการบินแปซิฟิกแอร์ไลน์ส ของเวียดนาม ที่เพิ่งประกาศแผนให้บริการเที่ยวบินใหม่ กรุงเทพ - นครโฮจิมินห์ ซึ่งแต่เดิมจะให้บริการเที่ยวบินตั้งแต่เดือน ต.ค.2549 ที่ผ่านมา แต่เกิดความล่าช้าไม่สามารถให้บริการได้ จึงจะให้บริการเที่ยวบินแรกในเดือน มี.ค. 2550 เนื่องจากในตอนแรก แปซิฟิกแอร์ไลน์ได้วางแผนที่จะใช้เครื่องบินของบางกอก แอร์เวย์ส แต่บางกอกแอร์เวย์สไม่สามารถจัดส่งเครื่องบินใหม่ให้ได้ตามเวลาที่กำหนดไว้

สายการบินไทยแอร์เอเชีย มีแผนการดำเนินงานปี 2550 ในส่วนการปฏิบัติการบิน ดังนี้

1. การเพิ่มจำนวนเครื่องบิน จากขณะนี้ที่มีอยู่ 10 ลำ เป็น 16 ลำ เพื่อเตรียมเพิ่มเส้นทางบิน โดยจะได้รับมอบเครื่องบินลำที่ 11 ในประมาณกลางเดือนธันวาคมนี้

2. การเพิ่มเส้นทางบินไปต่างประเทศ เช่น เส้นทางไปประเทศจีน โดยบริษัทฯ มีแผนเปิดเส้นทางไปคุนหมิงและเสินเจิ้น นอกจากนั้น จะเตรียมเปิดเส้นทางไปโฮจิมินห์และเวียงจันทร์ เป็นต้น

3. การเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางในประเทศ จะเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทางเก่าที่มีอยู่แล้ว เพราะในปีนี้เฉพาะเส้นทางบินในประเทศ บริษัทฯ มีการเติบโตมากกว่าร้อยละ ล่าสุดจะเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน

เส้นทาง กรุงเทพฯ-ภูเก็ต เป็น วันละ 5 เที่ยวบิน
เส้นทาง กรุงเทพฯ – กระบี่ เป็น วันละ 3 เที่ยวบิน
เส้นทาง กรุงเทพฯ – หาดใหญ่ เป็น วันละ 6 เที่ยวบิน

ส่วนเส้นทางต่างประเทศ จะเพิ่มเที่ยวบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ-กัวลาลัมเปอร์ เป็นวันละ 6 เที่ยวบิน

หมายเหตุ จุดหมายปลายทางในประเทศของไทยแอร์เอเชีย ประกอบด้วย (1) กรุงเทพฯ (2) เชียงใหม่ (3) เชียงราย (4) หาดใหญ่ (5) กระบี่ (6) นราธิวาส (7) ภูเก็ต (8) สุราษฎร์ธานี (9) อุบลราชธานี และ (10) อุดรธานี

จุดหมายปลายทางในต่างประเทศ ได้แก่ (1) พนมเปญ (2) มาเก๊า (3) เซี๊ยะเหมิน (4) โคตาคินาบาลู (5) กัวลาลัมเปอร์ (6) ปีนัง (7) ร่างกุ้ง (8) สิงคโปร์ และ (9) ฮานอย

ส่วนแผนการตลาดนั้น ไทยแอร์เอเชียยังคงใช้กลยุทธ์การส่งเสริมการตลาด โดยใช้การจำหน่ายตั๋วโดยสารราคาถูก ซึ่งเป็นจุดขายหลักของไทยแอร์เอเชีย ที่กระทำมาอย่างต่อเนื่อง ส่วนกลุ่มลูกค้าเป้าหมายนั้น บริษัทฯ คาดว่าจะสามารถให้บริการลูกค้าได้ตามเป้าหมายที่วางไว้ คือ 3 ล้านคน โดย 3 ปีที่ดำเนินธุรกิจมา มีผู้โดยสารแล้วกว่า 6 ล้านคน ตั้งเป้าภายในปี 2551 จะมีผู้โดยสารรวม 12 ล้านคน

นอกจากนี้ ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เพิ่มกลยุทธ์ด้านการจัดจำหน่าย โดยได้ร่วมกับ บริษัท อมาดิอุส เอเชีย เพื่อเพิ่มช่องทางจำหน่ายตั๋วโดยสารให้แก่ลูกค้า และอำนวยความสะดวกด้านบริการให้แก่ลูกค้า ซึ่งจะสามารถจองตั๋วเครื่องบินไทย แอร์ เอเชีย ผ่านตัวแทนจำหน่าย และทางอินเทอร์เน็ต เป็นผลให้ยอดจองตั๋วล่วงหน้าของบริษัทฯในปีหน้า จะเพิ่มสัดส่วนเป็นร้อยละ 85 จากปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 70-80

สายการบินวันทูโก ปัจจุบันได้มีการปรับเปลี่ยนกลยุทธ์การดำเนินธุรกิจ ดังนี้

1. เปลี่ยนตำแหน่งไปอยู่ในกลุ่มธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำหรือโลว์คอสท์ แอร์ไลน์ จากเดิมเคยวางตำแหน่งของตัวเองไว้ที่โลว์แฟร์แอร์ไลน์ และปรับแผนธุรกิจใหม่ทั้งหมดโดยมีสายการบินหลักคือ **โอเรียนท์ไทยแอร์ไลน์** ดำเนินธุรกิจต่างประเทศ และ สายการบิน **วันทูโก บาย โอเรียนท์ไทย** ดำเนินธุรกิจในประเทศ โดยสายการบินหลักที่ต้องการแข่งขันในตลาดที่แท้จริง คือ สายการบินวันทูโก เพราะสามารถทำการบินระยะใกล้ๆทั้งในและต่างประเทศ เช่น มาเก๊า สิงคโปร์ มาเลเซีย ส่วนโอเรียนท์ไทยจะเป็นเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำโดยเฉพาะจากต่างประเทศ เช่น เกาหลีและฮ่องกง

2. การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน วันทูโก จำเป็นต้องเพิ่มจำนวนความถี่ของเที่ยวบิน เพื่อให้สามารถแข่งขันกับโลว์คอสท์แอร์ไลน์ในแถบภูมิภาคนี้ ไม่ว่าจะเป็น ไทเกอร์แอร์ เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส และแอร์เอเชีย ได้

3. การเพิ่มจำนวนเครื่องบิน จาก 4 ลำ เป็น 8 ลำในสิ้นปี 2549 และเพิ่มเป็น 15 ลำในปีหน้า เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขัน โดยเป็นการเช่า ในขณะที่จำนวนเที่ยวบินจะเพิ่มจาก 24 เที่ยวบิน ในปีนี้ เป็น 36 เที่ยวบิน ในสิ้นปีนี้ และ 60 เที่ยวบินในปีหน้า ซึ่งจะทำให้ต้องการเพิ่มจำนวนผู้โดยสารจาก 1 ล้านคนในปีนี้ เป็น 3 ล้านคนในปีหน้า

ปี พ.ศ.	จำนวนเครื่องบิน	จำนวนเที่ยวบิน
ปี 2549	4	24
ปลาย ปี 2549	8	36
ปี 2550	15	60

4. กลยุทธ์การส่งเสริมการตลาดนั้น วันทูโกได้ใช้กลยุทธ์ด้านราคาเช่นเดียวกับสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ แต่จุดที่แตกต่างกัน คือ วันทูโกจะจำหน่ายตั๋วโดยสารเครื่องบินราคาเดียวทุกเส้นทางที่เปิดบริการภายในประเทศจำนวน 6 เส้นทาง เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพ-ภูเก็ต เป็นต้น ซึ่งเป็นกลยุทธ์ที่ วันทูโกนำมาใช้ เพื่อตอกย้ำการใช้กลยุทธ์ราคาเดียว และเพื่อแข่งขันกับรายการส่งเสริมการขายของสายการบินคู่แข่งอย่างเช่นนกแอร์และไทยแอร์เอเชีย ที่มักจะใช้การลดราคาต่ำมากแต่จำกัดจำนวนที่นั่ง เพื่อดึงดูดความสนใจผู้โดยสาร ซึ่งมักทำให้ผู้ใช้บริการสับสนระหว่างราคาขายจริงกับราคาจัดรายการส่งเสริมการขายของสายการบินคู่แข่ง ซึ่งจะต้องบวกค่าธรรมเนียมต่างๆ เพิ่มขึ้นอีก

5. การยกเลิกการเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันกับผู้บริโภค ซึ่งหากอนาคตราคาน้ำมันปรับเพิ่ม บริษัทฯ จะใช้วิธีการเพิ่มอัตราค่าโดยสารแทน ซึ่งเชื่อว่าเป็นวิธีการที่ดีกว่าการปรับเพิ่ม-ลดอย่างที่ผ่านมา ซึ่งการเลิกค่าเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันนี้ ถือเป็นการดำเนินการที่แตกต่างจากสายการบินอื่นๆ

เชียงใหม่แอร์เวย์ส สายการบินใหม่ที่มีแผนจะเปิดตัวขึ้นเร็วๆนี้ จัดตั้งโดยนายกเทศมนตรีเมืองเชียงใหม่ นายบุญเลิศ บูรณุปกรณ์ ร่วมกับนายทรงวิทย์ อิทธิพัฒนกุล เจ้าของบริษัททัวร์ที่ยว สแตนดาร์ท ทัวร์ ซึ่งเป็นผู้ประกอบกิจการท่องเที่ยวประเทศจีนที่ใหญ่ที่สุดในเชียงใหม่ และเป็นเอเย่นต์จำหน่ายตั๋วเครื่องบินสายการบินของจีนหลายสาย ซึ่งจะทำการบินจากภาคเหนือของประเทศไทยมุ่งสู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน เพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายใหญ่

บริษัท แอร์อันดามัน จำกัด ได้แต่งตั้งผู้บริหารแผนฟื้นฟูกิจการใหม่ ให้นายจักร จามิกรณ์ เป็นผู้บริหารแผน โดยคำสั่งเห็นชอบของศาลล้มละลายกลาง ตั้งแต่วันที่ 1ธันวาคม 2549 ด้วยการปรับโครงสร้างหนี้และทุน

ใหม่ พร้อมเพิ่มทุนจดทะเบียนเป็น 206.5 ล้านบาท ซึ่งนายจักรเข้าถือหุ้นจำนวนร้อยละ 99.88 โดยพลเอก ไพบูลย์ เอมพันธุ์ จะดำรงตำแหน่งประธานกรรมการ และกัปตันสุรเดช นภินธากร เป็นกรรมการบริษัท

การขยายธุรกิจของสายการบินต่างๆ รวมทั้งการเปิดตัวสายการบินแห่งใหม่นั้น ทำให้ความต้องการบุคลากรด้านการบินที่เกี่ยวข้อง มีแนวโน้มเพิ่มมากขึ้น และตลาดแรงงานที่รองรับผู้ที่สำเร็จการศึกษาและฝึกอบรมจาก สบพ. เพิ่มมากขึ้นด้วย

ส่วนสายการบินของต่างชาตินั้น มีข่าวคราวความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจ ดังนี้

สายการบินแอร์เอเชีย มีแผนที่จะขยายจำนวนเครื่องบินโดยสาร เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และได้คาดการณ์ว่า แอร์เอเชียจะมีผู้โดยสารมากถึง 16 ล้านคน ในปีงบประมาณ 2549-2550 ที่จะสิ้นสุดปีในเดือนมิถุนายน 2550 ซึ่งเพิ่มขึ้นเกือบ 2 เท่า จากปีงบประมาณ 2548-2549 ที่มีจำนวนผู้โดยสารรวม 9.31 ล้านคน โดยแอร์เอเชียสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 100 ลำ และมีสิทธิซื้อเพิ่มอีก 30 ลำ แต่ก็คาดการณ์ว่าจำนวนการสั่งซื้อเพิ่มอาจมากกว่าในสัญญาที่ระบุไว้

สายการบินเวียดนาม แอร์ไลน์ส เป็นอีกสายการบินหนึ่งที่มีการขยายตัวของธุรกิจอย่างเห็นได้ชัด โดยล่าสุดเวียดนามแอร์ไลน์ได้เปิดเส้นทางการบินใหม่ โดยเชื่อมระหว่างกรุงฮานอย ประเทศเวียดนาม กับเมืองหลวงพระบาง ประเทศลาว โดยจะให้บริการ 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยใช้เครื่องบินโดยสาร ATR 72-500 คิดค่าบริการคนละ 215 ดอลล่าร์สหรัฐ (7,900 บาท)

นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ในปีหน้า คือ จีนและสหรัฐฯ โดยจะบินไปเซี่ยงไฮ้ ประมาณกลางปี 2007 โดยจะซื้อเครื่องบินเพิ่มจากเดิม 38 ลำ เป็น 45 ลำ เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางใหม่ดังกล่าว ซึ่งจะทำให้เวียดนามแอร์ไลน์ส มีเที่ยวบินไปต่างประเทศถึง 24 เส้นทาง และภายในปี 2010 จะมีเครื่องบินอย่างน้อย 60 ลำ

สำหรับ **สายการบินแปซิฟิกแอร์ไลน์** นอกจากจะร่วมมือกับแอร์เอเชียแล้ว ยังได้ตกลงร่วมมือกับสายการบินบางกอกแอร์สเวย์ ของไทยเพื่อเปิดบริการบินต้นทุนต่ำ ในเส้นทาง กรุงเทพ-นครโฮจิมินห์ เป็นประจำทุกวันด้วย โดยจะเริ่มในเดือนมีนาคม 2550 ทั้งนี้ เดิมทีจะเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือน พ.ย.ปีนี้ แต่เนื่องจากบางกอกแอร์เวย์ส ไม่สามารถจัดหาเครื่องบินให้ได้ทัน

สายการบินแปซิฟิกแอร์ไลน์นับเป็นสายการบินแรกที่ให้บริการแบบโลว์คอสท์ในเส้นทางจากกรุงเทพฯ ไปนครโฮจิมินห์ โดยสายการบินจะบินกลับมาระหว่าง 16.00 -18.00 น.ของทุกๆ วัน

สายการบินแควนตัส กลุ่มสถาบันการเงินซึ่งประกอบไปด้วย แมคควอรี่ แบงค์ ธนาคารเพื่อการลงทุนในประเทศออสเตรเลีย กับ เท็กซัส แปซิฟิก กรุ๊ป บริษัทลงทุนจากสหรัฐอเมริกา ที่ได้รับการสนับสนุนทางการเงินจากโกลด์แมน ซาคส์ ซิตี้กรุ๊ป และ เครดิต สวิส ร่วมกับ ออลโค (Allco) บริษัทการเงินในออสเตรเลีย ตัดสินใจร่วมลงทุนซื้อสายการบินแควนตัส สายการบินแห่งชาติชาติออสเตรเลีย จากรัฐบาลที่ผ่านร่างการขายกิจการแควนตัส ตั้งแต่ปี 2538 ส่งผลให้ราคาหุ้นลดลงประมาณร้อยละ 2.4 อยู่ที่ 4.88 ดอลลาร์ต่อหุ้น และก่อให้เกิดกระแสคัดค้านจากประชาชนที่หวั่นสมบัติชาติจะตกไปอยู่ในมือต่างชาติ ขณะเดียวกันศูนย์การบินในเอเชีย-แปซิฟิก (คาป้า) บริษัทที่ปรึกษาในเมืองซิดนีย์ ชี้ว่ากลุ่มบริษัทการเงินที่เสนอซื้อสายการบินแควนตัสจะต้องเผชิญกับอุปสรรคอีกหลายประการ เนื่องจากการขายแควนตัสเป็นกรณีที่มีความอ่อนไหวทางการเมือง และเป็นบริษัทซึ่งแสดงเอกลักษณ์ของชาติ ซึ่งถ้ามีการขายสายการบินขึ้นจริง แควนตัสจะไม่ได้ประโยชน์จากแรงสนับสนุนทางการเงินของเท็กซัส แปซิฟิก

แต่อย่างไรก็ตาม สายการบินแควนตัส ได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A380 ซูเปอร์จัมโบ ของแอร์บัสเพิ่มอีก 8 ลำ มูลค่าประมาณ 2.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 8.8 หมื่นล้านบาท) ซึ่งก่อนหน้านี้ สายการบินแควนตัส ได้สั่งซื้อเครื่องบินซูเปอร์จัมโบ เอ380 ไปแล้ว 12 ลำ แม้ว่าแอร์บัสจะประกาศเลื่อนการส่งมอบเครื่องบินซูเปอร์จัมโบออกไปอีกเป็นครั้งที่ 3 แล้วก็ตาม ทั้งนี้ เครื่องบิน A380 ที่สั่งซื้อนี้ แควนตัสวางแผนจะใช้สำหรับการบินในระยะไกลจากออสเตรเลียไปยังสหรัฐ อังกฤษ ยุโรป และอาจจะรวมถึงประเทศในตะวันออกกลางอีกด้วย โดยเครื่องบิน เอ380 ซึ่งรวมทั้งหมด 20 ลำ นี้คาดว่าจะได้รับการส่งมอบในระหว่างปี 2551-2558

นอกจากนี้ แควนตัสยังได้สั่งซื้อเครื่องบิน A330-200 จากแอร์บัสอีก 4 ลำ ซึ่งคิดเป็นมูลค่าประมาณ 652 ล้านเหรียญสหรัฐ (ประมาณ 2.39 หมื่นล้านบาท)

สายการบินเจ็ตสตาร์ ในเครือของแควนตัส กรุ๊ป ได้วางแผนการขยายธุรกิจ และมีแผนจะใช้กรุงเทพฯ เป็นฐานหลัก ดังนี้

1. การเตรียมแผนเพิ่มจำนวนผู้โดยสารให้มากขึ้นและจัดตั้งศูนย์ลูกเรือที่กรุงเทพฯ ภายในปี 2549 ด้วย โดยเจ็ตสตาร์ได้ใช้จุดขาย คือ ความมีคุณภาพ ตั้งแต่เครื่องบินลำใหม่ ลูกเรือนานาชาติมีประสิทธิภาพ อุปกรณ์ใช้ในเครื่องบินทั้งหมดมีความทันสมัย และเรื่องความปลอดภัย ซึ่งแม้จะเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ แต่เรื่องความปลอดภัยอยู่ในระดับแควนตัส กรุ๊ป โดยใช้เครื่องบินลำใหม่ของออสเตรเลีย เช่น แอร์บัส A330-200 โบอิ้ง 787 รุ่นใหม่ทั้งหมด ซึ่งพิสูจน์ได้จากประวัติศาสตร์การบินของบริษัทที่มีความปลอดภัยสูง

2. การเปิดเส้นทางบินใหม่ อีก 2 เส้นทาง คือ ซิดนีย์-ภูเก็ต และเมลเบิร์น-กรุงเทพฯ โดยจะเปิดให้บริการเส้นทางละ 3 เที่ยวต่อสัปดาห์ เดิมนั้น เจ็ตสตาร์ จะบินจากสิงคโปร์มายังที่ภูเก็ต แต่เที่ยวบินนี้เป็นครั้งแรกที่บินตรงจากออสเตรเลียมาที่ภูเก็ต ซึ่ง เจ็ตสตาร์ เชื่อว่าเมื่อการเดินทางสะดวกขึ้น จะทำให้มีนักท่องเที่ยวออสเตรเลียหลั่งไหลเข้ามาภูเก็ตมากขึ้นกว่า 2 แสนคนภายในสิ้นปีนี้ ตามที่คาดการณ์ไว้แน่นอนหลังจากเกิดสึนามิ

ส่วน **สายการบินเอมิเรตส์** จะยกเลิกคำสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารบินระยะไกลรุ่น A340-600 ของแอร์บัสที่สั่งซื้อไปและจะหันไปสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารรุ่น 777 จากโบอิ้งแทน เนื่องจากไม่พอใจเกี่ยวกับต้นทุนการผลิตเครื่องบินโดยสารตระกูล A340 ว่าสูงเกินไป ทำให้โบอิ้งคู่แข่งที่สำคัญได้รับผลดีจากปัญหาต่างๆ ที่เกิดกับแอร์บัส ซึ่งรวมถึงปัญหาการส่งมอบเครื่องบินโดยสารล่าช้าและปัญหาต้นทุนการผลิตเครื่องบินสูง นอกจากนี้ เอมิเรตส์ จะส่งคณะวิศวกรเข้าไปตรวจสอบโรงงานผลิตเครื่องบินโดยสาร รุ่น A380 ในฝรั่งเศสและเยอรมนี เพื่อตรวจสอบดูว่าบรรดาผู้บริหารของแอร์บัสแก้ปัญหาความล่าช้าในการผลิตเครื่องบินขนาดใหญ่สุดของโลกอย่างไร ในฐานะที่สายการบินเอมิเรตส์เป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารรุ่นนี้ถึง 43 ลำด้วยกัน

แอร์ฟรานซ์-เคแอลเอ็ม กรุ๊ป ได้เริ่มนำระบบ e-ticketing เข้ามาใช้แล้ว โดยผู้โดยสารสามารถออก boarding pass ได้จากเว็ปไซต์ของสายการบินในไทยได้เองเลย

ด้านท่าอากาศยาน

ประเด็นด้านท่าอากาศยานที่กำลังเป็นที่จับตามองในขณะนี้ และยังไม่มีข้อยุติที่แน่นอน ได้แก่ กรณีการเปิดใช้สนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ ในเชิงพาณิชย์คู่กับท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ 2 แห่ง เป็น twin airport หรือจะใช้เพียงท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียง 1 แห่ง (single airport)

จากการประชุมร่วมกัน ระหว่าง ทอท. กับ 8 สายการบิน ได้แก่ (1) การบินไทย (2) นกแอร์ (3) วัน-ทู-โก (โอเรียนท์ไทย) (4) บางกอกแอร์เวย์ส (5) พีบีแอร์ (6) ไทย แอร์เอเชีย (7) สยามไฟล์ท SGA และ (8) เจ็ตสตาร์ เอเชีย เมื่อต้นเดือนพ.ย. 2549 เพื่อตกลงและหาแนวทางปฏิบัติร่วมกันว่า ประเทศไทยควรจะใช้เพียง 1 หรือ 2 สนามบิน โดยสายการบินต้นทุนต่ำ เรียกร้องให้มีการอนุญาตให้ใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ เพราะปัจจุบันท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งเคยมีรายได้เฉลี่ยเดือนละกว่า 1,000 ล้านบาท ปัจจุบันเหลือเพียงเดือนละ 80,000-100,000 บาทเท่านั้น ในขณะที่ค่าใช้จ่ายสูงถึงเดือนละ 50 ล้านบาท หรือหากเลือกใช้สุวรรณภูมิสนามบินเดียว ทอท. ก็ต้องลงทุนสร้างอาคารผู้โดยสารต้นทุนต่ำ หรือ low cost

terminal มูลค่าขั้นต่ำ 1,300 ล้านบาท และยังต้องจัดลำดับการลงทุนสร้างทางวิ่ง 3 เพิ่ม เนื่องจากปริมาณการจราจร เที่ยวบิน และผู้โดยสารที่เพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตาม ถ้าเลือกใช้ทั้ง 2 สนามบิน อัตราการแข่งขันระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินปกติ ก็จะรุนแรงมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม จากการประชุมเรื่อง “การใช้ประโยชน์จากท่าอากาศยานดอนเมืองให้เกิดประโยชน์สูงสุด” ซึ่งสภาที่ปรึกษาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ทอท. บกท. ของ และ ทอ. ได้ร่วมกันอภิปรายและที่ประชุมมีความเห็นตรงกันว่า จะใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองทำกิจกรรมด้านการบินต่อไปในส่วนของการบินทั่วไป และเช่าเหมาลำ และจะสนับสนุนให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานสำหรับเครื่องบินทุกประเภทที่มีอยู่ในประเทศไทย และเป็นศูนย์ซื้อขายอะไหล่เครื่องบิน

ส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ในขณะนี้ การจัดการแก้ไขปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเรื่องที่ใหญ่และมีความสำคัญมาก ในขณะนี้ได้จัดลำดับการแก้ปัญหาที่จะทำไปพร้อมกัน 3 เรื่อง คือ

1. การปรับปรุงสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารและลานจอดเครื่องบินเพิ่มตลอดเวลา ทั้งส่วนของผู้โดยสารและส่วนของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ การเข้าถึงสนามบินและลานจอดรถ อาคารผู้โดยสารต้นทุนต่ำ และการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณอาคารจอดรถโดยสาร รวมทั้งการลงทุนใหม่ก่อสร้างที่พักรถแท็กซี่มิเตอร์คิว
2. มลพิษทางเสียงที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนซึ่งขยายไปมากกว่า 20 ชุมชน
3. การจัดการระบบบริการที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและผู้ใช้บริการทุกกลุ่ม รวมทั้งเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานและผู้ใช้บริการ

นอกจากนี้ ทอท. ยังได้วางแผนพัฒนาและฟื้นฟูท่าอากาศยานทั้งหมดทั้ง 6 แห่ง ที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ทอท. โดยเฉพาะท่าอากาศยานในต่างจังหวัด 4 แห่ง คือ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ เชียงราย ภูเก็ต และหาดใหญ่ พร้อมทั้งกำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาแผนรับมอบท่าอากาศยาน 26 แห่ง ของกรมการขนส่งทางอากาศ ภายในปี 2550 นี้ การจัดทำแผนพัฒนาธุรกิจของท่าอากาศยานภูมิภาค มีแผนงานในการใช้ประโยชน์จากสินทรัพย์ที่ท่าอากาศยานภูมิภาคทั้ง 4 แห่ง ให้สามารถสร้างรายได้เพิ่มขึ้นจากกิจกรรมเชิงพาณิชย์ ซึ่งเป็นรายได้ที่ไม่เกี่ยวกับกิจการการบิน (Non-aeronautical Revenue) รวมทั้งมีนโยบายในการกำหนดสิ่งจูงใจให้แก่ผู้ประกอบการ โดยเฉพาะสายการบินใหม่ ให้เปิดเส้นทางบินไปยังท่า-อากาศยานดังกล่าว เช่น การลดอัตราค่าภาระในการใช้สนามบินเป็นห้วงเวลา การพิจารณาปรับอัตราค่าตอบแทนให้เหมาะสมกับธุรกิจแก่

ผู้ประกอบการ เป็นต้น นอกจากนั้น ทอท. ยังมีแผนงานในการเดินทางไปทำ Road Show เพื่อเชิญชวนสายการบินใหม่ๆ ให้มาใช้บริการที่ท่าอากาศยานภูมิภาคของ ทอท. อีกด้วย

สำหรับการพัฒนาและฟื้นฟูท่าอากาศยานทั้ง 4 แห่ง มีรายละเอียดดังนี้

1. **ท่าอากาศยานเชียงใหม่** ได้มีการจัดสัมมนาร่วมกับผู้ประกอบการกับภาครัฐ มีความเห็นต้องการให้เกิดบริการแบบ One Stop Service ภายในท่าอากาศยาน ทั้งในการขนส่งสินค้าและผู้โดยสาร เนื่องจากท่าอากาศยานเชียงใหม่ เป็นแหล่งขนส่งสินค้าที่สำคัญของภาคเหนือ และเป็นจุดที่มีเส้นทางเชื่อมโยงไปยังต่างประเทศ นอกจากนี้ ยังมีแผนในการพัฒนาให้ จ.เชียงใหม่ เป็นศูนย์กลางทางการแพทย์ (Medical Hub) โดยดึงนักท่องเที่ยวจากภูฏาน และเนปาล เข้ามาท่องเที่ยวพร้อมกับการรักษาสุขภาพ

2. **ท่าอากาศยานเชียงราย** ขณะนี้อยู่ระหว่างศึกษาเส้นทางการบินจากเชียงรายไปจีน เพื่อเปิดกว้างให้สายการบินทุกสายได้เข้ามาในเชียงราย

3. **ท่าอากาศยานภูเก็ต** จะเน้นนักท่องเที่ยวให้เป็นศูนย์กลางการท่องเที่ยวของภาคใต้ ซึ่งตอนนี้ได้มีการพัฒนาเพื่อรองรับนักท่องเที่ยวและอำนวยความสะดวก

4. **ท่าอากาศยานหาดใหญ่** ยังคงเน้นเรื่องความปลอดภัยที่ได้มาตรฐาน เพื่อให้นักท่องเที่ยวเกิดความมั่นใจในช่วงที่มีเหตุการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ และกำลังจัดตั้งศูนย์บริการครบวงจร (One Stop Service) โดยประสานงานกับด่านตรวจคนเข้าเมืองที่ อ. สะเดา ในการมาให้บริการที่ท่าอากาศยานหาดใหญ่เพื่อเป็นการอำนวยความสะดวกให้แก่ผู้โดยสาร นักธุรกิจ และนักท่องเที่ยวในการเดินทางรถยนต์ไปประเทศ มาเลเซีย

สำหรับสถานการณ์ในต่างประเทศนั้น เป็นที่น่าสนใจมาก เนื่องจากหลายๆประเทศ กำลังจะกลายเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทย

เริ่มที่ **ประเทศเวียดนาม** มีความริเริ่มที่จะสร้างสนามบินนานาชาติฮานอย-ไฮ่ฟอง แห่งใหม่ เพื่อตอบสนองต่อความต้องการในการเดินทางด้วยเครื่องบินในภาคเหนือของประเทศเพิ่มมากขึ้น จนสนามบินแห่งเดิมจะไม่พอรองรับได้ในอนาคตอันใกล้นี้ โดยสนามบินใหม่จะสร้างในพื้นที่จังหวัดไฮ่ด๋วง ที่ตั้งอยู่ระหว่างกรุง ฮานอยกับเมืองไฮ่ฟอง ในจังหวัดกว๋างหนิน สำหรับสนามบินแห่งใหม่นี้ จะถูกออกแบบให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 60-80 ล้านคน และรับสินค้าได้ 1.5-5 ล้านตันต่อปี จะใช้พื้นที่ในการก่อสร้างประมาณ 18,750 - 25,000 ไร่ ซึ่งต้องใช้เงินลงทุนราว 4-5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งโครงการก่อสร้างสนามบินแห่งใหม่นี้จะใช้เวลา 10-20 ปี หากเริ่มสร้างในปัจจุบัน ก็จะสามารถเปิดใช้งานได้ ในปี 2558-2563 ซึ่งจะทันต่อการเติบโตของความต้องการใช้ที่จะเพิ่มขึ้นสูงมากในอนาคต

ในขณะที่ **ประเทศจีน** เตรียมสร้างสนามบินใหม่โดยภายในปี 2553 นี้ จีนจะสร้างสนามบินใหม่ประมาณ 50 แห่ง เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสารทั้งจากต่างประเทศและในประเทศ รวมทั้งปริมาณการค้ากับต่างชาติ ที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดความต้องการในการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างมาก คาดการณ์ว่า จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14.5 ต่อปี เป็นประมาณ 270 ล้านคน ภายในปี 2553 ส่วนการขนส่งสินค้าและจดหมายทางอากาศจะปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เป็น 5.7 ล้านตัน โดยสนามบินที่จีนจะก่อสร้างทั้ง 50 แห่ง จะมีทั้งสนามบินขนาดเล็กจนถึงสนามบินขนาดใหญ่ เพื่อให้เพียงพอกับความต้องการเดินทางทางอากาศที่เพิ่มขึ้น และจะทำให้จีนมีสนามบินทั้งหมด 190 แห่ง ภายใน 4 ปี นอกจากนี้ จีนยังเตรียมการปรับปรุงความปลอดภัยทางอากาศ และเพิ่มการฝึกอบรมพนักงานใหม่ เพื่อบรรเทาปัญหาการ ขาดแคลนนักบิน วิศวกรซ่อมบำรุง และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ส่วน **ประเทศมาเลเซีย** ก็ได้เตรียมก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับท่าอากาศยานเพิ่มเติม โดยจะสร้างทางรถไฟความยาว 13.4 กิโลเมตรเชื่อมระหว่างสนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) กับสนามบินโลว์คอสต์ (LCCT) แห่งใหม่ในประเทศ การสร้างทางรถไฟจะเริ่มขึ้นในปีหน้า โดยหน่วยงานวางแผนเศรษฐกิจจะเป็นผู้เสนอรายละเอียดการศึกษาโครงการนี้ และนำเสนอต่อรัฐบาลภายในเวลา 2 เดือน โครงการรถไฟดังกล่าวจะช่วยลดระยะเวลาการเดินทางระหว่างสนามบินทั้ง 2 แห่งลงเหลือ 11 นาทีจากการเดินทางโดยรถยนต์ 20 นาที ซึ่งไม่ได้ระบุค่าใช้จ่ายของการก่อสร้างแต่อย่างใด ทั้งนี้ บริษัทอีอาร์แอล ซึ่งเป็นบริษัทที่ให้บริการรถไฟความเร็วสูงระหว่างสนามบิน KLIA และสถานีรถไฟ KL Sentral ได้ยื่นข้อเสนอที่จะสร้างทางรถไฟดังกล่าวด้วย

ท่าอากาศยานนานาชาติฮ่องกง (HKIA) ได้เตรียมการต่อเติมอาคารท่าเรือที่มีชื่อว่า “SkyPier” ในวงเงินงบประมาณ 1 พันล้านดอลลาร์ฮ่องกง ซึ่งรวมถึงการสร้างระบบโป๊ะข้ามฟากอัตโนมัติ (APM) เพื่อเชื่อมต่อกับสนามบินในบริเวณสามเหลี่ยมปากแม่น้ำเพิร์ล ระหว่างอาคารท่าเรือข้ามฟากกับอาคารรับส่งผู้โดยสาร อาคาร SkyPier ที่ได้รับการปรับปรุงจะแบ่งเป็น 4 ชั้น และมีพื้นที่รวมทั้งสิ้น 16,000 ตารางเมตร หรือมีขนาดใหญ่กว่าอาคารท่าเรือที่มีอยู่ในขณะนี้ 8 เท่า อาคารผู้โดยสารปัจจุบัน ขณะนี้รองรับผู้โดยสารได้ 3.7 ล้านคนนับตั้งแต่เปิดให้บริการเมื่อเดือนก.ย. 2546 โดยสนามบินเปิดเผยว่า ในอีก 5 ปีข้างหน้า คาดว่าอาคารท่าเรือแห่งนี้จะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 3.0 ล้านคนต่อปี

ในขณะที่ **รัฐบาลศรีลังกา** จะใช้เงินลงทุน 125 ล้านดอลลาร์ (ประมาณ 5,000 ล้านบาท) ในการปรับปรุงสนามบินในเมืองวีระวิลา ซึ่งอยู่ทางตอนใต้ห่างจากกรุงโคลัมโบ 260 กม. ให้กลายเป็นสนามบินนานาชาติแห่งที่ 2 ของประเทศ โดยมีกำหนดเสร็จภายในเดือนพ.ย. 2552 ตั้งเป้ารองรับผู้โดยสารได้ 2 ล้านคนต่อปี รวมถึงเพื่อรองรับเครื่องบินแอร์บัส A380 ด้วย

การขนส่งสินค้าทางอากาศ

ดีเอชแอล เปิดตัวศูนย์กระจายสินค้า “ดีเอชแอล เอ๊กซ์เพรส กรุงเทพฯ” ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีพื้นที่รวมกว่า 12,000 ตร.ม. หรือเทียบเท่าสนามเทนนิส 40 สนาม โดยมีพื้นที่คลังสินค้ามากกว่า 10,000 ตร.ม. โดยศูนย์กระจายสินค้าแห่งใหม่ มีขนาดใหญ่กว่าที่ ดอนเมืองถึง 5 เท่า ตั้งอยู่ติดกับบริเวณลานจอดคลังสินค้าและรันเวย์ของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการ และทำให้การขนถ่ายสินค้าเป็นไปอย่างรวดเร็ว ศูนย์กระจายสินค้าแห่งนี้ มีความสามารถรองรับสินค้าได้สูงสุดถึง 23,000 ชิ้นต่อชั่วโมง และประมาณมากกว่า 6 ล้านชิปเม้นท์ต่อปี ทั้งนี้การปรับปรุงพัฒนากระแสการค้าในระดับนานาชาติของดีเอชแอล ยังเป็นการเชื่อมโยงเครือข่าย ระหว่างศูนย์กระจายสินค้ากรุงเทพฯ ฮ่องกง สิงคโปร์ กรุงโซล นครซิดนีย์และโตเกียว รวมไปถึงเกตเวย์ของประเทศต่างๆ ในเอเชียแปซิฟิก และอาณาเขตอื่นๆ ทั่วโลกแบบไร้พรมแดนได้ตลอด 24 ชั่วโมง โดยศูนย์กระจายสินค้าฯ จะทำหน้าที่เป็นประตูเชื่อมสู่ภูมิภาคอินโดจีนและประเทศไทย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

สำหรับสถานการณ์ของตลาดเครื่องบินพาณิชย์นั้น ทั้ง **แอร์บัส** และ **โบอิ้ง** บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินทั้งสองแห่ง คาดการณ์ว่า อีก 20 ปีข้างหน้า ตลาดเครื่องบินพาณิชย์จะมีมูลค่าถึง 2.6 ล้านล้านดอลลาร์ ซึ่งทั้งสองบริษัทต่างมีความเห็นตรงกันว่า **ความต้องการเครื่องบินโดยสารจากจีนและอินเดียจะเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากทั้งสองประเทศเป็นตลาดการเดินทางทางอากาศที่มีอัตราการเติบโตรวดเร็วที่สุดของโลก**

อย่างไรก็ตาม ทั้งสองบริษัทมีความเห็นที่ต่างกันเกี่ยวกับประเภทของเครื่องบินเจ็ทที่จะเป็นที่ต้องการในอนาคต รวมถึงขนาดของเครื่องบินว่าจะขนาดเล็กหรือใหญ่ โดยแอร์บัสระบุว่า ความต้องการเครื่องบินใหม่ๆ ในตลาดโลก จนถึงปี 2568 จะมีจำนวนถึง 22,700 ลำ ในขณะที่โบอิ้ง ซึ่งเชื่อว่า ตลาดจะมีความต้องการเครื่องบินขนาดเล็กลงและประหยัดเชื้อเพลิงมากกว่า ระบุว่า ความต้องการเครื่องบินโดยสารใหม่ในตลาดโลกจะมีจำนวนมากถึง 27,210 ลำ

ผู้บริหารของสายการบินเจแปนแอร์ไลน์ ได้กล่าวถึงแนวโน้มความต้องการเครื่องบินพาณิชย์ของสายการบินว่า สายการบินต้องการเครื่องบินขนาดกลางที่มีความคุ้มค่าในการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งสำหรับเจแปนแอร์ไลน์เอง ต้องการเครื่องบินที่สามารถทำการบินคุ้มค่าในเส้นทางระยะสั้น โดยเฉพาะเส้นทางบินไปยังประเทศจีน

อุตสาหกรรมการบินของประเทศจีนเติบโตขึ้นในทุกมิติ ซึ่งนอกเหนือจากจะเป็นตลาดสำคัญของเครื่องบินพาณิชย์แล้ว จีนยังเป็นฐานการผลิตเครื่องบินพาณิชย์แห่งใหม่ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วอีกด้วย โดยล่าสุด

แอร์บัสได้ลงนามในเค้าโครงข้อตกลงร่วมกันสร้าง**โรงงานประกอบเครื่องบินแอร์บัส รุ่น เอ 320 ขั้นสุดท้าย** กับ China Aviation Industry I (AVIC I) , China Aviation Industry II (AVIC II) และเขตการค้าเสรีเทียนสิน (Tianjin Free Trade Zone –TJFTZ) ทางตะวันออกของจีน โรงงานประกอบเครื่องบินดังกล่าวจะเป็นโรงงานประกอบเครื่องบินขั้นตอนสุดท้ายแห่งที่ 3 ของแอร์บัส และเป็นแห่งแรกที่ตั้งอยู่นอกยุโรป โดยมีกำหนดจะเริ่มดำเนินการในต้นปี 2552 และจะเพิ่มกำลังการผลิตจนสามารถประกอบเครื่องบินได้ 4 เครื่องต่อเดือนในปี 2554

โรงงานแห่งนี้ ถอดแบบมาจากโรงงานประกอบเครื่องบินแอร์บัส A320 ที่เมืองฮัมบูร์ก ประเทศเยอรมนี ที่เพิ่งเปิดดำเนินการไปเมื่อปี 2546 ซึ่งในเวลานั้น จีนก็ผลิตกล่องชายปีกหน้าและชายปีกหลังให้กับแอร์บัส อยู่แล้ว และจีนเองก็มีความสามารถในการผลิตปีกเครื่องบินเกือบทุกส่วน สำหรับในส่วนของลำตัวเครื่องและหางจะผลิตในยุโรป แล้วส่งแยกชิ้นทางเรือเข้ามาประกอบเป็นเครื่องบินในจีน ซึ่งในขณะนี้มีผู้ผลิตของจีนจำนวน 6 ราย พร้อมที่จะผลิตชิ้นส่วนปีก ประตูฉุกเฉิน เครื่องมือประกอบเครื่องบินต่างๆ และส่วนอื่นๆ ให้แอร์บัส

นอกจากนี้ บริษัท แอร์บัสยุโรป ยังได้ตั้งศูนย์วิศวกรรมแอร์บัส (ปักกิ่ง) ขึ้นเมื่อปีที่แล้ว รวมทั้ง ยังจัดให้มีศูนย์บริการลูกค้าและสนับสนุนทางเทคนิคขึ้นใน 20 เมืองใหญ่ในจีน และตั้งศูนย์ฝึกอบรมและงานสนับสนุนขึ้นในปักกิ่งอีกด้วย

นอกจากนี้ แอร์บัส ยังได้ลงนามในข้อตกลงหลัก (General Terms of Agreement-GTA) กับ China Aviation Supplies Import and Export Group (CASGC) ที่ตกลงซื้อเครื่องบินแอร์บัส ในตระกูล A320 จำนวน 150 เครื่อง และหนังสือคำมั่น (ใบจอง) ซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350XWB jetliners เพิ่มเติมอีก 20 เครื่อง โดยเครื่องบิน แอร์บัส A320 จะถูกผลิตขึ้นในจีน และส่งมอบได้ระหว่างปี 2552 และ 2555

แอร์บัส นับเป็นบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินที่ประสบความสำเร็จในการทำตลาดในประเทศจีนได้อย่างชัดเจน โดยแอร์บัสประสบความสำเร็จครั้งใหญ่ 2 เรื่องพร้อมๆ กันในประเทศจีน

นอกเหนือจากตลาดสำหรับการบินพาณิชย์แล้ว ตลาดการบินส่วนบุคคลของจีนก็จะมีขนาดใหญ่มากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากปัจจุบันความต้องการของตลาดการบินส่วนตัวในจีนมีสูงกว่า 1,000 ลำต่อปี ตามที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 11 ของจีน ซึ่งได้ระบุถึงการเปิดน่านฟ้าระดับความสูงต่ำ (ต่ำกว่า 600 เมตร)ให้ประชาชนใน 5 ถึง 10 ปีข้างหน้าอย่างค่อยเป็นค่อยไป และจากแนวโน้มการเติบโตดังกล่าว ไดมอนด์ แอร์คราฟท์ อินดัสตรี้ส์ ผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องร่อนสัญชาติออสเตรีย ก็ได้ให้ความสนใจในตลาดจีน โดยได้เปิดตลาดเครื่องบินชนิดเครื่องยนต์เดี่ยวขนาด 4 ที่นั่ง รุ่น DA40 และจำนวนลูกค้าจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ หากแนวโน้มเป็นไปอย่างที่คาดการณ์ไว้ ไดมอนด์อาจตั้งฐานการผลิตเครื่องบินในประเทศจีน

ความก้าวหน้าของวิทยาการและเทคโนโลยีล่าสุดในวงการผลิตเครื่องบินนั้น ได้มีการเปิดตัว **เครื่องบินเสียงเบา หรือ Silent Aircraft Initiative** ซึ่งถูกสร้างขึ้นตามแนวคิดในการผลิตเครื่องบินพาณิชย์เสียงเบาหรือไร้เสียง เพื่อแก้ปัญหามลพิษทางเสียงของผู้ที่อยู่ในเขตพื้นที่ขึ้นลงของเครื่องบิน หรือผู้ที่พักอาศัยอยู่ใกล้สนามบิน โครงการดังกล่าวเป็นความร่วมมือระหว่างมหาวิทยาลัยเคมบริดจ์ ประเทศอังกฤษ และ สถาบันเอ็มไอที ประเทศสหรัฐอเมริกา โดยได้รับความร่วมมือจากบริษัทด้านการบินอีกกว่า 30 แห่ง ทั่วโลก รวมถึงโรลส์ รอยซ์ผู้ผลิตเครื่องยนต์อากาศยาน ทีมนักวิจัยประมาณ 40 คน ใช้เวลาประมาณ 3 ปี ร่วมกันออกแบบและสร้างเครื่องบินแบบไร้เสียงเรียกว่า “SAX-40” โดยเครื่องบิน SAX-40 เปิดตัวครั้งแรกที่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ บรรทุกผู้โดยสารได้ 215 คน กว้าง 67.5 เมตร ยาว 44 เมตร บริเวณปลายปีกเครื่องบินถูกออกแบบให้โค้งงอ (blended wing) ตามแนวคิดของเครื่องบินยุคใหม่ เพื่อสร้างความสมดุลระหว่างการใช้เชื้อเพลิงและเสียงรบกวน คล้ายกับ “สเต็ลท์” เครื่องบินทหาร นักวิจัยระบุว่า เสียงดังขณะเครื่องบินขึ้นลงเกิดจากการไหลของอากาศที่ไม่สม่ำเสมอ จึงต้องออกแบบให้พื้นผิวของเครื่องบินเรียบเป็นแผ่นเดียวกัน โดยตัดในส่วนปีกเปิด-ปิด (wing flaps) และหาง ซึ่งสร้างเสียงรบกวนขณะบินขึ้นลง ลำตัวเครื่องบินทำจากวัสดุผสมน้ำหนักเบา ทำให้เครื่องบินทะยานสู่อากาศด้วยความเร็วที่ต่ำกว่าเครื่องบินทั่วไป และเสียงเบากว่าเดิม การออกแบบเครื่องบินรุ่นใหม่นี้ คาดว่าจะเข้าสู่ตลาดบริการได้ในปี ค.ศ. 2030 นอกจากจะช่วยลดเสียงได้มหาศาลแล้ว ยังลดการใช้น้ำมันลงร้อยละ 25 เปรียบเทียบกับเครื่องบินในรุ่นปัจจุบัน

ด้านอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง

เริ่มที่ สบพ. ได้จัดตั้งศูนย์ฝึกการบินแห่งที่ 2 ในเขตภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จ.ขอนแก่น มีวัตถุประสงค์หลักเพื่อให้เกิดการขยายตัวด้านการอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาค และเพื่อขยายกำลังการผลิตนักบินของ สบพ. ขณะเดียวกันการตั้งศูนย์ฝึกการบินที่จังหวัดขอนแก่น เป็นการขยายโอกาสให้กับเยาวชนในพื้นที่ภาค

ตะวันออกเฉียงเหนือ ให้มีทางเลือกในการก้าวสู่สายอาชีพนักบิน เพื่อเป็นอีกทางเลือกหนึ่งในการศึกษาต่อของเยาวชนไทยในอนาคต ซึ่งเดิมศูนย์ฝึกการบินพลเรือน ณ สนามบินบ่อฝ้าย อ.หัวหิน จ.ประจวบคีรีขันธ์ มีข้อจำกัดด้านความสามารถการผลิตนักบินได้เพียงปีละ 70-100 คนเท่านั้น ขณะที่ตามแผนในปีงบประมาณ 2549 เป็นต้นไป สบพ. จะขยายกำลังการผลิตนักบินในหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีให้มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 300 คน ภายในปี 2551

โดยในเบื้องต้นศูนย์ฝึกการบินขอนแก่น มีภารกิจหลักในการฝึกอบรมศิษย์การบินหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรีเฉพาะแบบ Instrument Rating และแบบ Multi Engine Rating เพื่อแบ่งเบาความหนาแน่นการใช้พื้นที่ฝึกบินบริเวณศูนย์ฝึกการบินหัวหินและรองรับความต้องการของศิษย์ต่างชาติอีกจำนวนมากที่ประสงค์จะเข้ารับการฝึกอบรมในหลักสูตรภาคอากาศของ สบพ. สำหรับกรอบและทิศทางการพัฒนาศูนย์ฝึกการบินแห่งที่ 2 จังหวัดขอนแก่น จะพัฒนาให้เป็นศูนย์ฝึกการบินระดับนานาชาติ มีนักศึกษาการบินจากหลายประเทศทั่วโลกเดินทางเข้ามาศึกษาด้านการฝึกบินที่ศูนย์ฝึกการบินจังหวัดขอนแก่น ซึ่งศักยภาพการผลิตนักบินพาณิชย์ตรี และหลักสูตรการบินอื่นของประเทศไทย ณ ปัจจุบัน ได้พัฒนาหลักสูตรด้านการบินครอบคลุมเหนือกว่าประเทศเพื่อนบ้าน สามารถพัฒนาประเทศไทยให้เป็นศูนย์กลางอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคได้

นอกจากนี้ ผวก.สบพ. ได้เสนอแนวคิดเกี่ยวกับการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ เพื่อเป็นศูนย์กลางการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ด้านการบินโดยรวมในภูมิภาค โดยเฉพาะนักเรียนต่างชาติ อาทิ จีน ฮ่องกง ปากีสถาน ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ แอฟริกาใต้ ฯลฯ เนื่องจากพื้นที่ท่าอากาศยานกรุงเทพมีที่ว่างสำหรับใช้ประโยชน์ ซึ่งถือเป็นการนำรายได้เข้าสู่ประเทศอีกส่วนหนึ่งด้วย นอกจากนี้ ได้ของบสนับสนุนจำนวนหนึ่ง เพื่อดำเนินงานด้านอุตสาหกรรมการบินอย่างครบวงจร ทั้งการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน และส่วนหนึ่งจะจัดทำศูนย์ซ่อมเครื่องบินขนาดเล็ก ซึ่งปัจจุบันมีเงินหมุนเวียนกระจายอยู่ในทวีปเอเชียถึง 5 แสนล้านบาทต่อปี ในจำนวนนี้เป็นรายได้ของประเทศสิงคโปร์ ร้อยละ 20 คิดเป็นเงินประมาณ 1 แสนล้านบาท หากรัฐบาลสนับสนุน ก็จะสามารถดึงลูกค้าที่กระจายอยู่ในแถบเอเชียเข้ามาใช้บริการศูนย์ซ่อมเครื่องบินของไทยได้ร้อยละ 5 หรือคิดเป็นเงิน 2.5 หมื่นล้านบาทต่อปี

โดยภาพรวมนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มการเติบโตให้เห็น โดยเฉพาะการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งมีแนวโน้มการขยายธุรกิจอย่างชัดเจน แต่อย่างไรก็ตาม การเจริญเติบโตที่เกิดขึ้นจำเป็นที่จะต้องดำเนินไปอย่างมั่นคง มีความสมดุลย์ และสอดคล้องเป็นไปในทิศทางเดียวกัน รวมทั้งนโยบายที่เกี่ยวกับ

การพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยต้องมีความชัดเจนเพียงพอและควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาในทุกมิติ

อย่างไรก็ตาม การเปิดเส้นทางบินใหม่ และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ ตลอดจนการเกิดขึ้นและขยายตัวของบริษัทด้านการบินแห่งใหม่ รวมทั้งการพัฒนาท่าอากาศยานในประเทศไทย ล้วนเกี่ยวข้องกับการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

เมื่อเปรียบเทียบกับอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้แล้ว จะเห็นว่า หลายประเทศ โดยเฉพาะเวียดนามและมาเลเซีย ต่างพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของตนอย่างต่อเนื่อง และสามารถเป็นคู่แข่งที่สำคัญ ซึ่งไทยมิอาจมองข้าม และควรจับตามองความร่วมมือด้านการบินระหว่างเวียดนามและมาเลเซียด้วย เนื่องจากมาเลเซียมองเห็นศักยภาพของตลาดเวียดนาม นอกจากนี้ ประเทศจีน ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินเกิดขึ้นในทุกมิติ และมีแนวโน้มว่า จีนจะเป็นตลาดใหญ่ของอุตสาหกรรมการบิน พร้อมทั้งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของโลกอีกด้วย และจะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของเอเชียต่อไป ซึ่งหาก สบพ. สามารถร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศจีน เพื่อแลกเปลี่ยนวิทยาการความรู้และเทคโนโลยีด้านการบินจากจีนได้ ก็จะเป็นประโยชน์ทางวิชาการกับ สบพ. อย่างยิ่ง

แผนกวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน