

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับ สบพ.
ประจำเดือนมีนาคม 2549

ในช่วงเดือนมีนาคมนี้ มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภูมิภาคที่น่าสนใจ ดังนี้

ด้านสายการบิน

สำหรับข่าวคราวความเคลื่อนไหวของสายการบินภายในประเทศที่น่าสนใจนั้น เริ่มด้วยการยื่นขอจัดตั้งบริษัทสายการบินใหม่ในประเทศไทย จำนวน 9 บริษัท ประกอบด้วย

บริษัทสายการบิน	ลักษณะการขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ		ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุน		ลักษณะการให้บริการ
	ประจำ	ไม่ประจำ		ไทย	ต่างชาติ	
บริษัท สกายสตาร์แอร์เวย์ จำกัด	✓	✓	400	51%	เกาหลีใต้ 49%	วางแผนบินจากกรุงเทพไปเชียงใหม่ 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ไปปักกิ่งและไทเป 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์
บริษัทมองฟ้า (SEE-SKY CO., LTD)	-	✓	30	N/a	N/a	ใช้เฮลิคอปเตอร์ทำการบิน
บริษัท เอ เอส เอวิเอชั่น จำกัด	-	✓	30	100% (3 ล้านหุ้น)	-	ให้บริการเช่าเหมาลำด้วยเครื่องบินเล็ก จำนวน 3 ลำ
บริษัท สยามเอ็กซ์เพรสแอร์เวย์ จำกัด	-	✓	200	N/a	N/a	ให้บริการบินไปกรุงโซล ส่องกง กัวลาลัมเปอร์และโฮจิมินห์

บริษัทสายการบิน	ลักษณะการขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ		ทุนจดทะเบียน (ล้านบาท)	สัดส่วนการลงทุน		ลักษณะการให้บริการ
	ประจำ	ไม่ประจำ		ไทย	ต่างชาติ	
บริษัท สอติเดย์แอร์ไลน์ จำกัด	✓	-	800	100% 840 ล้าน หุ้น	-	ให้บริการบินไปปักกิ่ง กรุงโซล และโตเกียว ด้วยเครื่องบินรุ่น B747 จำนวน 3 ลำ
บริษัท สุวรรณภูมิแอร์ไลน์	✓	-	200	N/a	N/a	โดยให้บริการ 4 เส้นทางคือ จากกรุงเทพฯไประนองบุรีรัมย์ เชียงใหม่และภูเก็ต ด้วยเครื่องบินรุ่น B737 จำนวน 2 ลำ กระทรวงคมนาคมได้มีคำสั่งให้ทางบริษัทแก้ไขชื่อใหม่แล้ว เนื่องจากมีชื่อเหมือนกับสนามบินที่อยู่ในหลวงทรงพระราชทานชื่อให้
เอเชียน แอร์โรสเปซ เซอร์วิส จำกัด	✓	-	25	N/a	N/a	N/a
บริษัท แอร์มาร์คเอวิเอชัน (ประเทศไทย) จำกัด	-	✓	N/a	N/a	N/a	รับขนส่งสินค้า
บริษัท โฟร์ ดี	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a	N/a

สำหรับความคืบหน้าของแอร์ไลน์ใหม่ที่ยื่นขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศนั้น ขณะนี้อยู่ในขั้นตอนที่ ขอ. จะเรียกผู้บริหารของสายการบินใหม่ทั้งหมดมาสัมภาษณ์ รวมทั้งการตรวจสอบแผนงานต่างๆ ทั้ง การบำรุงรักษาเครื่องบิน นักบิน เส้นทางบิน ทุนจดทะเบียน

ทะเบียน และรายละเอียดอื่นๆ ซึ่งจะต้องพิจารณาคุณสมบัติให้ครบถ้วนในทุกด้าน ก่อนที่จะนำเสนอรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป โดยนับแต่เริ่มมีการให้ใบอนุญาตการบิน ปัจจุบัน ขอ.ได้เปิดให้ใบอนุญาตรวม 33 บริษัท โดยมีทั้งประกอบธุรกิจการบิน แอร์แท็กซี่ การลากป้ายโฆษณา บินบอลูน ฯลฯ ซึ่งแม้จะมีการเปิดเสรีการบินตามนโยบายของรัฐบาล แต่ก็มีเงื่อนไขต่างๆ รัศมีเพื่อจำกัดผู้ที่เข้ามาประกอบธุรกิจพอสมควร

นอกจากนี้ กรมขนส่งทางอากาศ ได้มีนโยบายการเปิดเสรีการบิน โดยได้แบ่งเส้นทางการบินภายในประเทศ ใช้งานผู้โดยสารเป็นเกณฑ์ในการแบ่งเส้นทางออกเป็น 3 เกรด คือ

1. **เส้นทางหลัก** ใช้เกณฑ์เลือกจากสายการบินที่มีปริมาณผู้โดยสารมากกว่าปีละ 300,000 คน ประกอบด้วย 8 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-เชียงใหม่, เชียงราย, หาดใหญ่, ภูเก็ต, กระบี่, อุดรธานี, อุบลราชธานี, ขอนแก่น โดยเส้นทางเหล่านี้จะเปิดให้ทุกสายการบินที่สนใจทำการบิน หากมีความพร้อมทั้งในเรื่องของเครื่องบิน มาตรฐานการให้บริการ โดยจะต้องให้สิทธิ์สายการบินแห่งชาติเป็นผู้เลือกก่อน โดยแนวทางดังกล่าวจะทำให้เกิดการแข่งขันที่สมบูรณ์ ทั้งด้านคุณภาพบริการและราคา และท้ายที่สุดผู้บริโภคจะได้รับประโยชน์

2. **เส้นทางสายรอง** ใช้เกณฑ์เลือกจากสายการบินที่มีปริมาณผู้โดยสารตั้งแต่ 50,000 คนขึ้นไป แต่ไม่เกิน 300,000 คน เช่น เส้นทางจากกรุงเทพฯ สู่จังหวัดพิษณุโลก นครศรีธรรมราช ในส่วนนี้จะให้มีสายการบินให้บริการ 2-3 ราย เพื่อให้สายการบินที่เข้ามาให้บริการ สามารถมีรายได้อยู่รอดได้ เพื่อประโยชน์ที่ผู้โดยสารจะมีเครื่องบินโดยสารให้บริการ

3. **เส้นทางสายย่อย** ใช้เกณฑ์เลือกจากสายการบินที่มีปริมาณผู้โดยสารไม่ถึง 50,000 คน และเส้นทางที่ไม่เคยเปิดทำการบินมาก่อน ในส่วนนี้ต้องยอมรับว่า สายการบินต่างๆ อาจไม่สนใจทำการบิน เนื่องจากมีรายได้ตอบแทนน้อย ในส่วนนี้จะวางหลักเกณฑ์ให้สายการบินที่ขอให้บริการในเส้นทางหลักจะต้องให้ความช่วยเหลือแก่ภาครัฐ โดยต้องเลือกที่จะทำการบินในเส้นทางสายย่อยด้วย โดยจะให้มีการจัดสรรแบ่งกันไปในแต่ละสายการบิน

สำหรับความเคลื่อนไหวของสายการบินสัญชาติไทยต่างๆ นั้น เริ่มจาก **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** ซึ่งล่าสุดทางกรมพัฒนาธุรกิจการค้า ได้ดำเนินการขึ้นฟ้องดำเนินคดีกับ บริษัท เอเชีย เอวิชั่น จำกัด เนื่องจากตรวจสอบไม่พบสำนักงานตามทะเบียนที่แจ้งไว้ อย่างไรก็ตาม มีการตั้งข้อสังเกตถึงสาเหตุในการจัดตั้งบริษัท เอเชีย เอวิชั่น จำกัด ว่าเพื่อการเข้าไปถือหุ้นบริษัท ไทยแอร์เอเชีย จำกัด ร้อยละ 50 โดยทำโครงสร้างบริษัท เอเชีย เอวิชั่น จำกัด ให้เป็นไปตามเงื่อนไขของกฎหมายไทยเท่านั้น

ส่วน สายการบินนกแอร์ เตรียมจะเปิดเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เลย ในกลางเดือน เม.ย. 2549 โดยในเบื้องต้น จะเป็นลักษณะของการต่อเครื่อง โดยใช้เครื่องบินขนาดเล็กบินที่สามารถรับผู้โดยสารประมาณ 50 คน/เที่ยวบิน จากจังหวัดเลย ไปต่อเครื่องที่สนามบินอุดรธานี กับเครื่องบินของนกแอร์ที่บินระหว่างกรุงเทพฯ-อุดรธานี เป็นประจำทุกวัน ทั้งนี้ จะเปิดเที่ยวบินประมาณ 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ในวันจันทร์-พุธ-และศุกร์ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณผู้โดยสารเดินทางระหว่าง กรุงเทพฯ-เลย ที่ยังมีปริมาณไม่มากนัก ส่วนกำหนดราคาค่าโดยสารเบื้องต้นที่ 2,200-2,400 บาท/คน/เที่ยว

สำหรับการเปิดเส้นทางบินระหว่างกรุงเทพฯ-เลย มีความเป็นไปได้สูง ที่จะมีการปรับเปลี่ยนให้มีการเปิดเส้นทางบินตรง ระหว่างกรุงเทพฯ-เลย เพราะเชื่อมั่นถึงการพัฒนาเศรษฐกิจ และการท่องเที่ยวของจังหวัดเลย มีู่ทางการพัฒนาขยายตัวไปได้ในภาคเศรษฐกิจ ปัจจุบันประชากรในพื้นที่มีรายได้จากการทำสวนยางพาราสูงมาก ประกอบกับการค้าชายแดน ที่จังหวัดเลย มีรอยต่อกับประเทศเพื่อนบ้าน สาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว มีการขยายตัวทางการค้า สูงขึ้นเรื่อยๆ ส่วนด้านการท่องเที่ยว จังหวัดเลยมีแหล่งท่องเที่ยวที่สำคัญหลายแห่ง ซึ่งทำให้นักท่องเที่ยวเดินทางมาที่จังหวัดเลยเพิ่มมากขึ้น

นอกจากนี้ นกแอร์ ยังได้เพิ่มบริการเช็คอินด่วนพิเศษขึ้นมา เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและง่ายต่อการเดินทางมากขึ้นสำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีสัมภาระบรรทุกได้ท้องเครื่องบิน ชื่อ "นกเอ็กซ์" (Nok X: Nok Air Express check-in service) ด้วยการเช็คอินบัตรโดยสารผ่านระบบเทคโนโลยีไร้สายของแอร์แก๊สในเซอร์ อิลิกทรอนิกส์ หรือ พีดีเอ ซึ่งเป็นการนำระบบไวร์เลส ออนไลน์มาให้บริการเช็คอินเป็นครั้งแรก และเริ่มเปิดให้บริการไปเมื่อต้นเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ปัจจุบันนกแอร์มีเครื่องบินพีดีเอสำหรับใช้เช็คอินจำนวน 4 เครื่อง ประจำอยู่ที่สนามบินนานาชาติกรุงเทพฯ และจะติดตั้งประจำที่ท่าอากาศยานต่างจังหวัดอีก 15 เครื่องต่อไป

ในขณะที่ สายการบินวันทูโก ให้ความสำคัญกับบริการจำหน่ายบัตรโดยสารเป็นหลัก โดยได้เตรียมบริการสำหรับอำนวยความสะดวกในการจองและซื้อบัตรโดยสารด้วยการชำระค่าโดยสารผ่านบัตรเครดิต Visa และ Mastercard ให้ความสะดวกแก่ผู้โดยสารที่ทำการจองตั๋วเครื่องบินผ่านทางเว็บไซต์ ซึ่งจะสามารถขยายฐานลูกค้าได้จากทั่วโลก

เป็นน่าจับตาว่าสายการบินประเภท "ราคาดูก" นับจากนี้ คงจะไม่โดดเด่นแค่เฉพาะเรื่อง "ราคา" อีกต่อไป แต่คงจะมีบริการใหม่ๆ ที่เข้ามาช่วยอุดกระแสโลว์คอสต์ ให้กลับมาเป็นทางเลือกที่คุ้มค่าทั้งราคา และบริการ การนำไอทีมาใช้อย่างถูกที่ถูกเวลา ถือเป็นสร้างความได้เปรียบบนชั้นเชิงการแข่งขันได้เช่นกัน

แต่อย่างไรก็ตาม ล่าสุด สายการบินภูเก็ต แอร์ไลน์ ได้ถูกสหภาพยุโรป (อียู) ลงมติรับรอง คำสั่งขึ้นบัญชีดำ ให้เป็นหนึ่งใน 92 สายการบินอันตราย ห้ามบินผ่านน่านฟ้าสหภาพยุโรป 25 ประเทศ คำสั่งดังกล่าวมีผลตั้งแต่วันที่ 25 มี.ค.2549 เป็นต้นไป ซึ่งสายการบินที่มีชื่อติดบัญชีดำส่วนใหญ่เป็นของชาติแอฟริกา ได้แก่ สาธารณรัฐประชาธิปไตยคองโก เซียร์ราลีออน อีควาทอเรียลกินี ไลบีเรียและสวาซีแลนด์ ส่วนบริษัทสายการบินเล็กๆ ที่ไม่ใช่ของแอฟริกา มีสำนักงานใน อัฟกานิสถาน (อาเรียนา อัฟกัน แอร์ไลน์ส) คีร์กีสถาน (ริม แอร์) คาซัคสถาน (บีจีบี แอร์ และจีเอส ที แอร์) เกาหลีเหนือ (แอร์ คอริโย) ซึ่งคำสั่งแบนพิจารณาจากการตรวจสอบขั้นพื้นฐาน เช่น ระบบซ่อมบำรุงไม่ดี เครื่องบินเก่าและล้าสมัย ขาดระบบตรวจพินิจปรับแก้ในเวลาอันสั้น ซึ่งกฎดังกล่าวเริ่มใช้มาแล้วในฝรั่งเศส เบลเยียม อังกฤษและสวิตเซอร์แลนด์ การขึ้นบัญชีดำจะป้องกัน สายการบินที่เสี่ยงอันตรายเข้ามายังน่านฟ้ายุโรป ทั้งยังเป็นมาตรการที่ทำให้มั่นใจได้ว่าทุกสายการบินที่ผ่านเข้ามาในน่านฟ้ายุโรปมีมาตรฐานความปลอดภัยมากที่สุด แม้ว่าสายการบินบางบริษัทจะยังไม่เปิดเส้นทางเข้ามายุโรป แต่ก็ถือว่าช่วยป้องกันแผนการตลาดในอนาคต

ทางด้าน สายการบินไทย นั้น ได้จัดกิจกรรมการตลาด โครงการพิเศษ Thai Value Card หรือบัตรเดียวเที่ยวทั่วไทย เพื่อสนับสนุนให้คนไทยเดินทางท่องเที่ยวในราคาพิเศษ เริ่มจำหน่าย ตั้งแต่วันที่ 2 มี.ค.ที่ผ่านมา สิ้นสุดวันที่ 31 ธ.ค. 2549 โดยบัตรดังกล่าวจะมีราคาถูกกว่าการเดินทางปกติ โดยสามารถเดินทางไปยังปลายทางภายในประเทศที่มีเที่ยวบินของการบินไทยได้ทุกแห่ง และไม่ว่าผู้โดยสารจะใช้บริการได้เพียงคนเดียว แต่คนอื่น ๆ สามารถใช้สิทธิได้ โดยบัตรดังกล่าว สำหรับการให้บริการของผู้โดยสารในช่วงฤดูการท่องเที่ยวนี้ แม้ว่าสายการบินจะประสบปัญหา จากราคาน้ำมันปรับขึ้นทำให้มีต้นทุนสูงขึ้น แต่จากการสรุปตัวเลขพบว่ายอดขายตั๋วโดยสารยังดีมาก มีการเดินทางและจองตั๋วล่วงหน้าอย่างต่อเนื่อง จึงมั่นใจว่ายอดขายน่าจะดีขึ้น และไม่มี ความกังวลเรื่องคู่แข่งโดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำเพราะการบินไทยได้เปรียบในเรื่องการบริการและความสะอาดสบาย

นอกจากนี้ การบินไทย มีการยกเลิกเส้นทางบินบางเส้นทางในต่างประเทศ เช่น เส้นทาง ส่องกง-ไทเป-กรุงเทพฯ หรือเส้นทางกรุงเทพฯ-สิงคโปร์ เนื่องจากในเที่ยวบินดังกล่าวเป็นเที่ยวบินที่มีจำนวนผู้โดยสารไม่มาก อีกทั้งเวลาของเที่ยวบินที่มีจำนวนผู้โดยสารไม่มาก อีกทั้งเวลาของเที่ยวบินไม่ได้รับความนิยมในการเดินทาง ประกอบกับมีการแข่งขันในเส้นทางบินนี้มาก รวมทั้งได้ยกเลิกเส้นทางหลักในประเทศ อาทิ กรุงเทพฯ-ลำปาง กรุงเทพฯ-บุรีรัมย์ ที่ค่อนข้างจะได้รับความนิยมจากประชาชนน้อย เป็นเพราะว่าการนำเครื่องบิน 737 มาทำการบินในเส้นทางดังกล่าว นั้นเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้การบินไทยขาดทุน จึงให้สายการบินเอกชนอย่างสายการบินบีทีแอร์ เข้ามา รับสัมปทานในเส้นทางดังกล่าวแทน ซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายได้กว่า 200-300 ล้านบาท ซึ่งถือว่าเป็นการ

ลดภาวะที่การบินไทยต้องขาดทุนการเส้นทางดังกล่าว สำหรับกลยุทธ์ทางการแข่งขันแล้วการบินไทยให้ความร่วมมือกับสายการบินต่างๆ เพื่อรองรับการเดินทางของผู้โดยสารมาโดยตลอด เช่น การทำเที่ยวบินร่วม (Code Share Flight) กับสายการบินอื่นๆ ที่ทำการบินในเส้นทางนั้น และได้้นำเครื่องบินไปที่ทำการบินในเส้นทางอื่นที่เหมาะสมกับจำนวนผู้โดยสารมาก เพื่อให้การบินไทยสามารถสนองตอบความต้องการของผู้โดยสารเพิ่มผลกำไรและยังช่วยลดค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันให้แก่บริษัทอีกด้วย

ในขณะที่ สายการบินบางกอก แอร์เวย์ วางแผนเพิ่มเส้นทางใหม่ในปีนี้ 2 เส้นทาง คือ โฮจิมินห์ และ เวียงจันทน์ และกำลังจะเพิ่มเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ ไปหลวงพระบาง เป็น 4 เที่ยวบินต่อวัน จากเดิม 1 เที่ยวบินต่อวัน ในเดือนตุลาคมที่จะถึงนี้ เนื่องจากมีอัตราการเติบโตของผู้โดยสารสูงมาก หรือราวร้อยละ 35-40 และมีความเป็นไปได้ว่าจะจอดพักที่สุโขทัยและเชียงใหม่ในเดือนพฤศจิกายนนี้ รวมทั้งจะเริ่มปรับเที่ยวบิน สมุย-สิงคโปร์ เป็น 7 เที่ยวบิน/สัปดาห์ โดยในการขยายการบริการนี้จะเพิ่ม เครื่องบินโบอิง รุ่น 717-200 อีก 2 ลำ ซึ่งมีความจุ 125 ที่นั่ง จากเดิมที่สายการบินนี้มีเครื่องบิน 16 ลำ

ส่วนความคืบหน้าของสายการบินสัญชาติต่างชาตินั้น เริ่มที่ สายการบินแอร์พุททาม (Air Bagan) สายการบินเอกชนแห่งแรกของพม่า ได้เปิดบริการเส้นทางการบินจากกรุงย่างกุ้งไปยัง สนามบินเเอลา (Ela) ในเมืองเพียงมานา (หรือเปงมานา) โดยจะเปิดให้บริการบินเชื่อมระหว่างศูนย์บริหารเก่าและใหม่นี้ สัปดาห์ละ 3 ครั้ง ด้วยเครื่องบินขนาด 46 ที่นั่งรุ่น ATR-42 และขนาด 68 ที่นั่ง รุ่น ATR-72 หลังจากประกาศย้ายศูนย์กลางการบริหารของหน่วยงานรัฐบาลไปยังเพียงมานาทางการก็ได้เร่งสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งการพัฒนาด้านการคมนาคมขนส่ง ซึ่งนอกจากจะมีการเปิดเส้นทางเดินรถโดยสารและรถไฟ

เวียดนามแอร์ไลน์ เตรียมเพิ่มเที่ยวบินฮานอย-โฮจิมินห์ 8-9 เที่ยวบินแต่ละวัน และเที่ยวบินไป-กลับอีก 1 เที่ยวบิน ระหว่างโฮจิมินห์-แฟรงก์เฟิร์ต ในเดือน มิ.ย. นี้ เพื่อรองรับปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารในเส้นทางดังกล่าว ในปัจจุบัน เวียดนามแอร์ไลน์ ได้ให้บริการเส้นทางบินตรงไปยังเมืองแฟรงก์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี สัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน จากฮานอย และสัปดาห์ละ 1 เที่ยวบินจากโฮจิมินห์ รวมทั้งเพิ่มเที่ยวบินที่เดินทางไปยังประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นสถานที่ท่องเที่ยวที่ชาวเวียดนามให้ความสนใจและนิยมเดินทางไปในช่วงวันหยุด เวียดนามแอร์ไลน์ บินไปยังปลายทางกว่า 25 ประเทศทั้งในเอเชียและยุโรป เช่น กรุงมอสโก ปารีส แฟรงก์เฟิร์ต ในยุโรป กรุงปักกิ่ง นครซิดนีย์ เมลเบิร์น กรุงโซล เมืองโอซากา กรุงโตเกียว ไทเป กรุงมะนิลา โดยในปีที่ผ่านมา เวียดนามแอร์ไลน์ได้ขนส่งผู้โดยสารไปแล้วกว่า 6 ล้านคน โดยเป็นชาวต่างชาติ

2.8 ล้านคน เวียดนามแอร์ไลน์มีแผนที่จะขยายเส้นทางบินสู่ยุโรปและอเมริกาเหนือมาตั้งแต่ปีที่แล้ว แต่ไม่สามารถทำได้เนื่องจากไม่มีเครื่องบินขนาดใหญ่เพียงพอรองรับ อีกทั้งไม่สามารถหาเช่าได้เนื่องจากเครื่องบินระยะไกลมีไม่เพียงพอ เพราะเป็นที่ต้องการของสายการบินต่างๆ ทั่วโลก ในยุคที่อุตสาหกรรมการบินกลับมาเฟื่องฟูอีกครั้ง หลังจากเหตุการณ์ 911 ในนครนิวยอร์ก เมื่อปี 2544 นอกจากนั้นแล้ว สายการบินแห่งชาติเวียดนาม มีแผนจะเปิดบินสู่สหรัฐฯ เป็นครั้งแรกในช่วงปลายปี 2548 ที่ผ่านมา แต่เนื่องจากขาดเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่จึงต้องเลื่อนออกมาเป็นปี 2549 นี้ ซึ่งจะเป็นไปได้เมื่อได้รับมอบเครื่องบินโดยสารรุ่นใหม่ที่ตั้งซื้อจากบริษัทแอร์บัสอินดัสตรีของค่ายยุโรป

ในขณะที่ มาเลเซียแอร์ไลน์ สายการบินรายใหญ่สุดของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ด้วยขนาดของฝูงบินที่มีอยู่ประมาณ 100 ลำ กำลังประสบปัญหาขาดทุนอย่างมหาศาล ซึ่งได้กำไรเพียง 48 เทียบกับขาดทุนระหว่างประเทศทั้งหมด 114 เทียบกับ ส่วนที่ขาดทุนในประเทศจำนวน 118 เทียบกับขาดทุนมากถึง 114 เทียบกับ มาเลเซียแอร์ไลน์ จึงได้ประกาศแผนปรับโครงสร้างครั้งใหญ่เพื่อสร้างสภาพคล่องแก่ธุรกิจให้ได้ภายในปีหน้า โดยเตรียมปรับเปลี่ยนเส้นทางบินระยะไกลไปยุโรปและออสเตรเลียหลายเส้นทางในเดือนหน้า เพื่อปรับโครงสร้างทางธุรกิจเพื่อให้สามารถกลับมาทำกำไรได้อีกครั้ง โดยจะยุติการแวะพักระหว่างทางของเที่ยวบินระหว่างประเทศไปยังจุดหมายปลายทางในยุโรปและออสเตรเลีย ตั้งแต่วันที่ 26 มีนาคม และจะเปลี่ยนมาให้บริการเส้นทางตรง จากสนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ สู่กรุงลอนดอน ประเทศอังกฤษ รวมทั้งซิดนีย์ และเพิร์ธ ประเทศออสเตรเลีย และแฟรงก์เฟิร์ต ประเทศเยอรมนี อย่างไรก็ตาม มาเลเซียแอร์ไลน์เอง ก็มีแผนที่จะเลิกจ้างพนักงานประมาณ 6,500 คน จากทั้งหมด 23,000 คน เพื่อลดค่าใช้จ่าย ในขณะที่จะโอนเส้นทางการบินภายในประเทศ 96 เส้นทาง ให้แก่แอร์เอเชีย เหลือเส้นทางภายในประเทศเพียง 19 เส้นทาง นอกจากนี้ มาเลเซียแอร์ไลน์ ยังจะพิจารณาตัดเส้นทางการบินระหว่างประเทศ โดยเฉพาะเส้นทางที่ยังประสบภาวะการขาดทุนเพิ่มเติมในอนาคต โดยการโอนสายการบินในประเทศจะมีผลตั้งแต่วันที่ 1 สิงหาคมนี้ เป็นต้นไป ตั้งเป้าหมายว่าจะสามารถกลับมามีกำไรจากแผนการฟื้นฟูกิจการภายในปี 2550

ขณะเดียวกัน นายโทนี เพอร์นานเดส ซีอีโอของแอร์เอเชีย เสนอที่จะเข้าเทคโอเวอร์ทั้งพนักงานและเครื่องบินโดยสารจากมาเลเซียแอร์ไลน์ ถ้ารัฐบาลให้ใช้เครือข่ายในประเทศของสายการบินแห่งชาติได้ ก็จะมีการโอนพนักงานของมาเลเซียแอร์ไลน์จำนวน 800 คนเข้ามาอยู่ในสังกัดแอร์เอเชีย พร้อมทั้งซื้อหรือเช่าเครื่องบินโดยสาร โบอิง B737 จำนวน 4 หรือ 9 ลำต่อจากมาเลเซียแอร์ไลน์ ด้วย

ส่วนสายการบินเอเชียแปซิฟิก จำเป็นต้องขึ้นราคาตั๋วโดยสารเพื่อให้ภาระค่าน้ำมันมีผลกระทบต่อผลกำไรน้อยที่สุด สายการบินสมาชิกเอพีเอ ต้องแบกภาระค่าน้ำมันในปีที่แล้วถึง 1.8 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ (ราว 6.99 แสนล้านบาท) หรือราว 28% ของรายจ่ายทั้งหมด ซึ่งเพิ่มขึ้นถึงสองเท่าเมื่อเทียบกับปี 2546 สายการบินจะต้องวางแผนแบ่งเบาภาระค่าน้ำมันที่เพิ่มขึ้นดังกล่าวไปสู่ผู้โดยสารในรูปของการขึ้นค่าตั๋วโดยสารได้อย่างไร เนื่องจากที่ผ่านมาสายการบินเพียงไม่กี่รายเท่านั้นที่สามารถขึ้นค่าโดยสารโดยไม่ส่งผลกระทบต่อลูกค้าผู้โดยสาร นอกจากนี้ สายการบินจำเป็นต้องควบคุมรายจ่ายด้านแรงงานและต้องแน่ใจว่า ระบบโครงสร้างที่มีอยู่มีคุณภาพเพียงพอในการรองรับการขยายฝูงบินด้วย

แปซิฟิกแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินในประเทศของเวียดนาม จะปรับเปลี่ยนเที่ยวบินในเส้นทางฮานอย-โฮจิมินห์ ให้มีเที่ยวบินเดินทางทั้งหมดวันละ 7 เที่ยวบิน ประกอบด้วยช่วงเช้า 4 เที่ยวบิน และช่วงบ่าย 3 เที่ยวบิน นอกจากนั้นยังเปิดให้บริการเที่ยวบินจากโฮจิมินห์ไปยังกรุงเทพฯ ได้ทุกวัน อีก 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์

เจแปนแอร์ไลน์ ของญี่ปุ่น ได้ประกาศเพิ่มเที่ยวบินขึ้นอีก 5 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในเส้นทางโฮจิมินห์-โตเกียว โดยตารางบินช่วงฤดูร้อนที่ได้ประกาศออกมาจะมีให้บริการไปจนถึงสิ้นเดือนต.ค.นี้

ในขณะที่ **กัลฟ์แอร์** มีการปรับปรุงคุณภาพในการให้บริการให้พิเศษกว่าสายการบินอื่นๆ อาทิ สกายเชฟ บริการพ้อครัวบนเครื่องบิน และสกายเนนนี่ บริการพิเลียงเด็กบนเครื่องบิน และการปรับปรุงในเรื่องของผลิตภัณฑ์ต่างๆ บนเครื่องบิน ซึ่งต้องเป็นไปตามเป้าหมายกลยุทธ์ จะทำให้สายการบินก้าวสู่ความเป็น "สมาร์ต แอร์ไลน์" ทำให้ขณะนี้ กัลฟ์ แอร์ จึงได้ทุ่มงบประมาณไปกว่า 75 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือประมาณ 3 พันล้านบาท เพื่อติดตั้งที่นั่งใหม่สำหรับชั้นหนึ่งและชั้นธุรกิจ และปรับปรุง ตกแต่งภายในใหม่หมดของเครื่องบินแอร์บัส A340 ในเส้นทางบินระหว่างไทย-ฮ่องกง-บาห์เรน พร้อมทั้งจะมีการติดตั้งจอทีวีสำหรับทุกที่นั่งภายในเครื่องบินใหม่ด้วย ซึ่งการปรับปรุงฝูงบินใหม่ในครั้งนี้ จะช่วยผลักดันให้กัลฟ์แอร์เป็นสายการบินหลักของภูมิภาคตะวันออกกลาง จุดเด่นของกัลฟ์แอร์ คือ การมีเครือข่ายที่แข็งแกร่งที่สุดในภาคพื้นตะวันออกกลาง โดยจะมีศูนย์กลางการบินใน 2 แห่ง คือ บาห์เรนและโอมาน พร้อมทั้งจะเน้นคุณภาพ เรื่องของการให้บริการที่ตรงต่อเวลา มีความคล่องตัวด้านฝูงบินและการเชื่อมต่อเที่ยวบินอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งเมื่อไม่นานมานี้ กัลฟ์แอร์ได้รับรางวัลเมอร์คิวรี่อวอร์ด (Mercury Award) การบริการบนเครื่องบินยอดเยี่ยมระดับเหรียญทอง และ Overall Winner ในด้านนวัตกรรมและคุณภาพการบริการซึ่งสร้างความพึงพอใจให้กับลูกค้าจาก International Travel Catering Association (ITCA) โดยก่อนหน้านี้

ในเดือนกุมภาพันธ์ที่ผ่านมา เพิ่งได้รับรางวัลชนะเลิศด้านการบริการอาหารบนเครื่อง (Onboard Catering Excellence) ประจำปี 2549 รวมถึงรางวัลยอดเยี่ยมสำหรับสายการบินใหม่ (Best New Entrant Airline) ส่วนแผนการตลาด และการวางแผนเป้าหมายในการดำเนินธุรกิจก็ฉีกแนวทางจากสายการบินอื่นๆ เพราะแนวโน้มการดำเนินธุรกิจของสายการบินต่างๆ ในขณะนี้ จะเน้นการปรับลดหรือยกเลิกที่นั่งโดยสารชั้นหนึ่ง แต่จะหันไปให้ความสำคัญกับชั้นธุรกิจและชั้นประหยัดมากกว่า เพราะสามารถขายตัวโดยสารได้ในราคาที่ถูกลง ขณะที่กัลฟ์แอร์ จะเน้นเรื่องการขายในชั้นหนึ่ง และชั้นธุรกิจ มากกว่าการขายตัวในชั้นประหยัด เพราะไม่เน้นแข่งขันในเรื่องของการตัดราคานั้นเอง

ส่วน สายการบินออสเตรีย (Ozjet) สายการบินใหม่ล่าสุดของออสเตรเลีย จะกลับมาให้บริการอีกครั้ง โดยจะเริ่มให้บริการสำหรับชั้นธุรกิจ ซึ่งบินระหว่างซิดนีย์และเมลเบิร์นเมื่อปลายพฤศจิกายนของปีที่แล้ว และวางแผนจะให้บริการภายในประเทศในปีนี้ ซึ่งแรกเริ่มมีเครื่องบินโบอิง 737 จำนวน 3 ลำ และจะเพิ่มขึ้นเป็น 10 ลำ โดยความจุของชั้นธุรกิจมีจำนวน 60 ที่นั่ง

และข่าวที่น่าสนใจอีกประเด็นคือ กรณีที่ สายการบินแควนตัส เตรียมปลดคนงานฝ่ายช่างซ่อมบำรุง 480 คน พร้อมวางแผนเอาท์ซอร์ส (outsource) งานด้านดูแลและซ่อมบำรุงในต่างประเทศ เพื่อลดค่าใช้จ่ายตามแผนลดต้นทุนดำเนินธุรกิจให้ได้ 3,000 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลียในระยะ 5 ปี หลังจากที่แควนตัสต้องได้รับผลกระทบจากภาวะราคาเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้น การปลดคนงานส่วนใหญ่จะเกิดขึ้นในส่วนการดำเนินงานด้านดูแลและซ่อมบำรุงเครื่องยนต์ ที่ตั้งอยู่ในนครซิดนีย์ ซึ่งจะปิดทำการในเดือนพฤษภาคมนี้ ถือเป็นส่วนหนึ่งของการปรับปรุงการดำเนินงานด้านวิศวกรรมทั้งหมด ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวมีเป้าหมายประหยัดค่าใช้จ่ายของสายการบินให้ได้มากถึง 100 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย (ราว 2,864 ล้านบาท) และบริษัทอาจจะตัดสินใจปรับเปลี่ยนตำแหน่งงานหลายพันตำแหน่งในหน่วยงานด้านการซ่อมบำรุงในต่างประเทศเป็นอันดับต่อไป อย่างไรก็ตาม แควนตัส จะยังคงรักษาโรงงานดูแลและ ซ่อมบำรุงเครื่องบินโบอิง 747 ไว้ โดยจะมีการโยกย้ายงานไปยังโรงงานในเมืองอวาลอน รัฐวิกตอเรีย ทางตอนใต้ของประเทศ โดยหน่วยงานซ่อมบำรุงนักฟุ้งเครื่องบินโบอิง 767 จะยังคงอยู่พื้นฐานในเมืองบริสเบนต่อไป

ส่วนสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ เตรียมเปลี่ยนภาพลักษณ์การบริการใหม่ มีแผนการตลาดครั้งใหญ่กับงบประมาณกว่า 1 พันล้านเหรียญดอลลาร์นิวซีแลนด์ หรือกว่า 3 หมื่นล้านบาท ในการจัดซื้อเครื่องบินโบอิงรุ่น 777-200ER จำนวนกว่า 8 ลำ รวมไปถึงการเปลี่ยนเครื่องแบบพนักงานใหม่ทั้งหมด ทั้งนี้ เพื่อเป็นการดึงดูดจำนวนผู้โดยสารให้ขึ้นไปตามเป้าที่ตั้งไว้ โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวที่เป็นคนไทย คาดว่าจะเพิ่มขึ้น 20 % จากปี 2548 ขณะเดียวกันทางสายการบินแอร์นิวซีแลนด์ยังร่วมมือกับการท่องเที่ยวและกรรมการค้าของนิวซีแลนด์จัดกิจกรรมนิวซีแลนด์ ฟิล์ม

เฟสดีวัล ในช่วงเดือนพฤษภาคมที่จะถึงนี้ รวมไปถึงการจัดแพ็คเกจ ไฟท์ ไครฟ์ สเตย์ เพื่อเป็นการช่วยกระตุ้นให้นักท่องเที่ยวมาเที่ยวที่ประเทศนิวซีแลนด์มากขึ้น

สายการบินแอร์ฟรานซ์ จะให้บริการเที่ยวบินจากฮานอย และโฮจิมินห์ ไปยังปารีส ฝรั่งเศส จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ จากที่แต่เดิมเคยให้บริการแค่ 5 เที่ยวบินเท่านั้น

ในขณะที่ **สวิส อินเตอร์เนชันแนล แอร์ไลน์** กำลังจะเข้าร่วมเป็นสมาชิกของกลุ่ม Star Alliance อย่างสมบูรณ์ หลังจากที่ได้เริ่มจับมือกับทางสายการบินลูฟท์ฮันซ่าไปก่อนแล้วเมื่อปีที่ผ่านมา โดยการร่วมมือในครั้งนี้ถือเป็นการช่วยลดภาวะการขาดทุน และเพื่อเป็นการเพิ่มสิทธิประโยชน์ให้กับผู้โดยสาร ทั้งนี้ การเข้าร่วมเป็นพันธมิตรกับกลุ่ม Star Alliance ถือเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ช่วยลดการขาดทุนที่มีอยู่ และผู้โดยสารที่เป็นสมาชิกสะสมไมล์ของสายการบินสวิส จะได้รับสิทธิประโยชน์เพิ่มมากขึ้นอีกจาก 16 สายการบินพันธมิตร

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

ผลสำรวจจาก Current Market Outlook โดยบริษัทโบอิงคาดว่า ในอีก 20 ปีข้างหน้า (2005-2024) ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้จะกลายเป็นตลาดการบินขนาดใหญ่ ที่มีเครื่องบินกว่า 7,200 ลำ รวมมูลค่ามากกว่า 770 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (30.8 ล้านล้านบาท) ถือเป็นตลาดเครื่องบินโดยสารใหญ่สุดนอกอเมริกาเหนือ เพื่อขยายทดแทนฝูงบินเก่า และขยายธุรกิจ ทั้งนี้ รายงานคาดการณ์ระยะยาวสำหรับช่วงปี 2548-2567 ของโบอิง ระบุว่า เฉพาะตลาดจีนเพียงแห่งเดียว น่าจะมีการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารใหม่จำนวน 2,612 ลำด้วยกัน โดยเครื่องบินแวน่งเดียว อาทิ โบอิงรุ่น 737 จะเป็นกลุ่มเครื่องบินขนาดใหญ่ที่สุดที่มีคำสั่งซื้อ ซึ่งคาดว่าจะมีคำสั่งซื้อเข้ามาจำนวนมากถึง 3,690 ลำ ส่วนเครื่องบินโดยสารขนาดกลางแวน่งคู่ อาทิ โบอิงรุ่น 787 และ 777 จะมีคำสั่งซื้อจำนวน 2,430 ลำ ขณะที่เครื่องบินเจ็ทขนาดเล็กจะมีสัดส่วนการสั่งซื้อจำนวน 540 ลำ และเครื่องบินโดยสารจัมโบ้เจ็ท มีคำสั่งซื้ออยู่ที่ 510 ลำ ในขณะที่รายงานจาก CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation) ก็คาดการณ์ว่าในช่วง 5-7 ปีนี้ สายการบินในอินเดีย จะมีความต้องการเครื่องบินใหม่อีก 250-300 ลำ หรือขยายตัวจากจำนวนฝูงบินเมื่อปลายปี 2548 ถึงเกือบ 2 เท่า และจะมียอดผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำถึง 1 ใน 4 ของประชากรอินเดียที่เดินทางโดยเครื่องบินในสิ้นปีนี้

ตัวเลขความต้องการและประมาณการลูกค้าใหม่ข้างต้น ทำให้บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินโดยสาร 2 รายใหญ่ของโลก ได้แก่ แอร์บัส จากฟากยุโรป และโบอิง ของฝั่งอเมริกา หันมาให้ความสำคัญกับภูมิภาคนี้เพิ่มขึ้น ซึ่งส่วนหนึ่งเพื่อชดเชยรายได้จากตลาดใหญ่สุดของอุตสาหกรรมนี้

อย่างอเมริกาเหนือที่เผชิญแรงกดดันจากปัญหาด้านทุน และราคาน้ำมัน ส่งผลให้ปิดกิจการไปแล้วหลายราย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อผลกระทบดังกล่าว ทำให้โบอิง ถึงกับสูญเสียตำแหน่งแชมป์ของตลาดเครื่องบินโดยสารติดต่อกัน 3 ปีซ้อน เนื่องจากมีฐานลูกค้าหลักเป็นสายการบินสหรัฐ

นอกจากนี้โบอิงยังคาดการณ์ว่า ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะเติบโตปีละ 6% แซงหน้าอัตราเฉลี่ยของปริมาณการเดินทางทั่วโลกในระยะ 20 ปีข้างหน้า ที่จะเติบโต 4.8% เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารในภูมิภาคนี้เริ่มเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ ประกอบกับการแข่งขันอย่างดุเดือดในตลาดการบินเอเชีย-แปซิฟิก ทำให้สายการบินต้องเร่งดำเนินการต่างๆ เพื่อรองรับความต้องการของผู้โดยสาร โดยเฉพาะในเส้นทางบินตรงแบบนอน-สต็อป ไปยังจุดหมายปลายทางต่างๆ ทั่วโลก โดยใช้เครื่องบินที่มีความสะดวกสบายมีประสิทธิภาพและสามารถบินได้ระยะไกล

ขณะนี้สัดส่วนการตลาดของโบอิงในภูมิภาคเอเชีย ได้รับผลกระทบ จากการรุกตลาดอย่างหนักของบริษัท แอร์บัส จากประเทศฝรั่งเศส โดยพบว่าสายการบินไทย ซึ่งถือเป็นลูกค้าใหญ่สำคัญของโบอิง ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ไม่มีการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่จากโบอิงในปีที่ผ่านมา ส่วนสายการบินต้นทุนต่ำอย่างแอร์ เอเชีย สั่งซื้อเครื่องบินจากบริษัทแอร์บัสเป็นจำนวนถึง 100 ลำ ประจำการฝูงบิน อย่างไรก็ตาม โบอิงได้ปรับกลยุทธ์ใหม่ เพื่อเจาะตลาดในภูมิภาคเอเชีย โดยได้เข้าพบบริษัทสายการบินซึ่งเป็นลูกค้าหลักเพื่อรักษฐานลูกค้าเดิมพร้อมทั้งเจรจาสายการบินใหม่ๆ เป็นการขยายตลาด อีกทั้งเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ยังเป็นตลาดสำคัญของเครื่องบินโบอิง 737, 787 และ 747 ที่มีจำนวนที่นั่งผู้โดยสาร 200-400 คน เนื่องจากการการท่องเที่ยวและการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคนี้เติบโตเร็วและในอัตราที่สูงมาก

สำหรับในประเทศไทย โบอิงได้เจรจากับ 3 สายการบิน คือ การบินไทย สายการบินนกแอร์ และสายการบินพีบีแอร์ ก่อนหน้านั้นได้เดินทางไปประเทศเวียดนาม ซึ่งเวียดนามแอร์ไลน์ได้สั่งจองเครื่องบินโบอิง 787 จำนวน 4 ลำ และมีสายการบินไลอันแอร์ ซึ่งเป็นโลว์คอสต์แอร์ไลน์ของประเทศอินโดนีเซียได้สั่งจอง 30 ลำ

ส่วนแอร์บัส ได้ประกาศพักการเป็นผู้นำทางด้านสายการบิน สำหรับโมเดลที่ผ่านมาเป็นเครื่องบินลำตัวกว้าง รุ่น A300 และ A310 ซึ่งจะหมดในเดือน ก.ค. 2007 นี้

สำหรับเครื่องบิน รุ่น A300 ได้นำออกสู่ตลาดในเดือนพ.ค. 1969 เป็นเครื่องบินเจ็ทของแอร์บัสลำแรก โดยให้บริการกับสายการบินฝรั่งเศสมาเป็นเวลา 5 ปี ส่วนเครื่องบิน รุ่น A310 นำออกสู่ตลาดในปี 1978 เป็นเครื่องบินลำแรกที่มีการใช้โทรทัศน์สไตลิสเพลย์ ในห้องทำงานของนักบิน ในช่วงปีที่ผ่านมาและใน 2 เดือนแรกของปีนี้ ไม่มีการสั่งซื้อเครื่องบินทั้งสองรุ่นนี้เลย แอร์บัสจึงตัดสินใจหยุดการผลิตเครื่องบิน 2 รุ่นนี้ โดยได้วางแผนเสนอเครื่องบินรุ่นใหม่ล่าสุด คือ รุ่น A330

และ A340 ซึ่งได้รับความสนใจมากเนื่องจากมีลำตัวกว้าง แอร์บัสเพิ่งจะได้รับใบสั่งซื้อ 7 ฉบับ และเครื่องบินรุ่น A350 ซึ่งเพิ่มความจุได้มากขึ้น

ด้านท่าอากาศยาน

สำหรับความคืบหน้าของการก่อสร้างสนามบินสุวรรณภูมิ ปัจจุบันงานอยู่ในช่วงการปูพื้นด้วยคอนกรีตขยายลานบิน และไหล่ทาง ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จได้ในสิ้นเดือน มิ.ค.นี้ ส่วนการพัฒนาทางวิ่งขึ้นลงของเครื่องบินนั้นเสร็จสิ้นแล้ว รวมความยาว 3 กม. กว้าง 45 ม. ปูยางแอสฟัลต์หนา 20 ซม. กับบริเวณจอดเครื่องบินความยาว 600 ม. กว้าง 150 ม. ปูลาด ยางหนา 20 ซม. ในขณะที่ไหล่ทางขยายจากเดิมกว้าง 52 ม. เป็น 60 ม. ทั้งนี้เพื่อสามารถรองรับการจอดเครื่องบินโบอิง 747 ได้มากถึง 6 ลำ สำหรับการซ่อมแซมอาคารครัวการบินที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ จากเหตุเพลิงไหม้ ต้องนำแผนสำรองโดยการผลิตอาหารที่ครัวการบิน สนามบินดอนเมือง แล้วนำมาส่งขึ้นเครื่องที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากการซ่อมแซมครัวการบินจะแล้วเสร็จทั้งหมดภายในสิ้นเดือน มิ.ย.นี้

นอกจากนี้แล้วยังวางแผนเปิดกิจการโรงแรมท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตามนโยบายรัฐบาล เพื่อรองรับผู้ให้บริการและเจ้าหน้าที่จากสายการบินทุกแห่งทั่วโลก จากแผนงานโครงการได้กำหนดไว้ให้โรงแรมเป็นส่วนหนึ่งของโครงการก่อสร้าง ที่ต้องมีในสนามบินนานาชาติ ตั้งอยู่ภายใต้การร่วมลงทุนจากรัฐวิสาหกิจ 3 แห่ง ประกอบด้วย บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และธนาคารกรุงไทย จำกัด (มหาชน) ซึ่งการก่อสร้างกำหนดตั้งอยู่ทางทิศเหนือของพื้นที่สนามบิน บนเนื้อที่ 17 ไร่ หากการก่อสร้างดำเนินการแล้วเสร็จจะเป็นการรองรับความเป็นศูนย์กลางในภูมิภาคเอเชียอีกแห่ง

ในขณะที่สนามบินสุวรรณภูมิยังไม่แล้วเสร็จ ลาวก็ยังคงก้าวตามคิดโดยการวางแผนจะขยายสนามบินนานาชาติวัดไต โดยขอความช่วยเหลือด้านเงินทุนจากประเทศไทย ซึ่งเป็นการปรับปรุงส่วนต่อขยายของโครงการเพิ่มสร้างลานจอดเครื่องบินขนาดใหญ่ ขนาดเครื่องบินโบอิง 747 หรือแอร์บัส A300-600 โครงการปรับปรุงสนามบินวัดไตนี้นี้มีมูลค่าก่อสร้างทั้งหมด 8 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยได้รับการสนับสนุนจากรัฐบาลไทยในรูปเงินให้เปล่า และเงินกู้ระยะยาว ดอกเบี้ยต่ำ และรัฐบาลญี่ปุ่นให้ความช่วยเหลือติดตั้งอุปกรณ์เรดาร์ทั้งหมด

ส่วนมาเลเซียเตรียมเปิดอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรกในเอเชีย อาคารผู้โดยสารนี้มีมูลค่า ประมาณ 1,160 ล้านบาท ตั้งอยู่ที่กรุงกัวลาลัมเปอร์ ห่างจากท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ราว 20 กิโลเมตร โดยอาคารผู้โดยสารต้นทุนต่ำดังกล่าว จะเปิดให้บริการ ในวันที่ 23 มี.ค. นี้ สำหรับโครงการก่อสร้างเทอร์มินอลของมาเลเซีย ซึ่งเริ่มต้นเมื่อเดือนมิ.ย 2548 ที่ผ่านมานี้เอง โดยจะยังใช้รันเวย์และแผนกเทคนิคต่างๆ ของสนามบินหลักอยู่ คือ สนามบิน กัวลาลัมเปอร์ และมีผู้เช่าหลักคือ แอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำรายใหญ่ของมาเลเซีย

สำหรับความคืบหน้าในการเปิดให้บริการสนามบินโลว์คอสต์ของสิงคโปร์ จะเปิด ให้บริการอย่างเป็นทางการในวันที่ 26 มี.ค.นี้ ภายใต้ชื่อว่า **"Airport Boulevard"** โดยอาคารของ สนามบินสามารถรองรับผู้โดยสารได้ 2.7 ล้านคนต่อปี ตั้งอยู่ใกล้ภายในสนามบินชางอี ห่างกับ อาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ เทอร์มินัล 1 เพียงเล็กน้อย ซึ่งสนามบินโลว์คอสต์แห่งนี้ ใช้บ ลงทุนกว่า 45 ล้านดอลลาร์สหรัฐหรือราว 1.8 พันล้านบาท อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้มีเพียงแค่สาย การบินไทเกอร์ แอร์เวย์ของสิงคโปร์ ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำเพียงสายการบินเดียว ที่แจ้งความ ประสงค์จะใช้บริการอาคารผู้โดยสารแห่งนี้ ซึ่งใช้เงินลงทุนในการสร้าง 45 ล้านเหรียญสิงคโปร์ หรือประมาณ 1,000 ล้านบาท

ด้านการแข่งขันในการเปิดให้บริการสนามบินสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำหรือโลว์คอสต์ แอร์ไลน์ เป็นแนวโน้มการพัฒนาธุรกิจสนามบินที่กำลังมีการแข่งขันอย่างรุนแรงในปัจจุบัน อัน สอดรับกับกระแสการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งในขณะนี้เกือบจะทุกประเทศ ล้วนมีการ จัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาให้บริการทั้งสิ้น จะเห็นได้จากการเร่งเปิดให้บริการของสนามบิน โลว์คอสต์ จึงเป็นยุทธศาสตร์ในการพัฒนาธุรกิจสนามบินที่สนามบิน อย่างล่าสุดประเทศมาเลเซีย ซึ่งเปิดให้บริการตดหน้าสิงคโปร์ไปแล้ว จะเห็นได้จากขณะนี้สายการบินแอร์เอเชีย (สายการบิน ต้นทุนต่ำของประเทศมาเลเซีย) และสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินการย้ายจุดลงจอดใน ประเทศมาเลเซียใหม่ จากสนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ ไปสู่ **"LCCT Terminal-KLIA"** ซึ่ง เป็นสนามบินโลว์คอสต์ แอร์ไลน์แห่งแรกในเอเชีย ที่เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการไปเมื่อวันที่ 23 มี.ค.49 ภายใต้การบริหารงานของ Malaysia Airports(Sepang)Sdn Bhd. หลังจากทางรัฐบาล มาเลเซียได้ลงทุนไปกว่า 108 ล้านริงกิต (1,148 ล้านบาท)

ด้านอื่นๆที่เกี่ยวข้อง

เริ่มจากกรณีที่ สำนักงานตรวจเงินแผ่นดิน จะเข้ามาตรวจสอบในเชิงลึก ถึงความโปร่งใส ของบริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ในการเตรียมว่าจ้างบริษัทไทยแอร์พอร์ตส์ กราวด์ เซอร์วิสเชส จำกัด (TAGS) ให้เข้ามาดำเนินงานหลายโครงการในสนามบินสุวรรณภูมิ โดยไม่มีการ ประมูล ทั้งโครงการบริหารงานต่าง ๆ ภายในพื้นที่คาร์โก้ฟรีโซน การเป็นผู้บริการงานด้าน

Passenger Handling (การเช็คอินในสนามบินสุวรรณภูมิ) แล้ว ขณะนี้ทางคณะกรรมการสอบสวนข้อเท็จจริง ที่กระทรวงคมนาคมได้จัดตั้งขึ้น ก็กำลังเร่งสอบสวนข้อเท็จจริงในเรื่องนี้เช่นกัน

สำหรับกรณีที่เครื่องบินหน่วยบินเกษตรในโครงการหน่วยบินฝนหลวงตกที่ จ.จันทบุรี ซึ่งเป็นเครื่องบินแบบ พี.ซี.6 พอร์เตอร์ ชนิด 2 เครื่องยนต์ ในเบื้องต้นคาดว่าไม่ได้เกิดจากสภาพเครื่องบินที่เก่า เนื่องจากเพิ่งปรับปรุงทำเครื่องใหม่ทั้งหมด เมื่อปี 2544 โดยทั่วไปแล้ว เครื่องบินของสำนักฝนหลวงและการบินเกษตร มีทั้งสิ้น 23 ลำ

ส่วนสโมสรกองพลทหารปืนใหญ่ จ.ลพบุรี สำนักงานกองทุนสนับสนุนการวิจัย และสำนักงานวิจัยและพัฒนาการทหารกลาโหม ร่วมกันเปิดตัวโครงการวิจัยและพัฒนาอากาศยานไร้คนบิน โดยสาธิตถึงความก้าวหน้าของเครื่องบินไร้คนขับ ที่สร้างขึ้นโดยฝีมือนักวิชาการจาก 6 สถาบัน และหน่วยงานจากกองทัพบก กองทัพเรือ กองทัพอากาศ พร้อมกับบินโชว์ ที่สนามบินสะพานนาคร ศูนย์การบินทหารบก โดยใช้รีโมทคอนโทรลในการควบคุมอยู่ภาคพื้นดิน บินบนความสูง 1,000-3,000 ฟุต

ในขณะที่ เจ้าหน้าที่ควบคุมการจราจรทางอากาศในเยอรมนี ชูว่าจะหยุดงานประท้วงในช่วงการแข่งขันฟุตบอลโลกในเดือนมิถุนายนนี้ เนื่องจากไม่พอใจนโยบายการเปิดเสรีงานควบคุมการบินซึ่งสนามบินที่จะได้รับผลกระทบมากที่สุดน่าจะเป็นที่แฟรงก์เฟิร์ต เพราะคาดว่าจะมีแฟนบอลจากต่างประเทศเดินทางเข้ามาชมฟุตบอลโลกครั้งนี้ประมาณ 500,000 – 800,000 คนผ่านสนามบินแห่งนี้

ในภาพรวมของเดือนนี้อุตสาหกรรมการบินมีการพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะทั้งในด้านของสายการบินที่เกิดขึ้นใหม่ในประเทศไทย ซึ่งมีถึง 9 สายการบินที่ขอเปิดดำเนินการ อันแสดงให้เห็นถึงความก้าวหน้าของธุรกิจการบินในประเทศ นอกจากนี้ สถานการณ์การแข่งขันของธุรกิจการบินในภูมิภาค จึงพบว่าสายการบินต่างพัฒนากลยุทธ์ ทั้งการพัฒนาเส้นทางการบิน การพัฒนาบริการ รวมทั้งการพัฒนาโปรแกรมการส่งเสริมการตลาด เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของสายการบิน โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งปัจจุบันต่างพัฒนาคุณภาพการบริการ และการนำระบบไอทีเข้ามาใช้ เพื่อเพิ่มข้อได้เปรียบในการแข่งขัน

อย่างไรก็ตาม ในการพิจารณาพัฒนาการของธุรกิจสายการบินนั้น อาจแยกวิเคราะห์ในประเด็นต่างๆ ดังนี้ คือ การพัฒนาเส้นทางบิน การพัฒนางานด้านการบริการ และกิจกรรมการส่งเสริมการตลาดของสายการบิน ซึ่งในช่วงเดือนที่ผ่านมาสามารถสรุปได้ดังนี้

สรุปการพัฒนาเส้นทางการบินของสายการบินต่างๆ

สายการบิน	เส้นทางบิน/เที่ยวบิน ที่เพิ่ม/ลด	รายละเอียดเพิ่มเติม
สายการบินนกแอร์	เพิ่มเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-เลย	- เริ่มในกลางเดือน เม.ย. 2549 - ในเบื้องต้น จะเป็นลักษณะของการต่อเครื่อง โดยใช้เครื่องบินขนาดเล็กบินที่สามารถรับผู้โดยสารประมาณ 50 คน/เที่ยวบิน ที่บินเส้นทางกรุงเทพฯ-อุดรธานี ในอนาคตจะอาจเปิดเป็นเที่ยวบินตรง กรุงเทพฯ-เลย - เปิดเที่ยวบินประมาณ 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ ในวันจันทร์-พุธ-และศุกร์ - ค่าโดยสารเบื้องต้นที่ 2,200-2,400 บาท/คน/เที่ยว
สายการบินไทย	มีแผนยกเลิกเส้นทางบิน - ส่องกง-ไทเป-กรุงเทพฯ - กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ - กรุงเทพฯ-ลำปาง - กรุงเทพฯ-บุรีรัมย์	
บางกอก แอร์เวย์	เพิ่มเส้นทางบิน กรุงเทพฯ - โฮจิมินห์ กรุงเทพฯ - เวียงจันทน์ กรุงเทพฯ - หลวงพระบาง สมุย-สิงคโปร์	- เพิ่มเที่ยวบินจากกรุงเทพฯ-หลวงพระบาง เป็น 4 เที่ยวบินต่อวัน จากเดิม 1 เที่ยวบินต่อวัน เริ่มในเดือนตุลาคมนี้ - เพิ่มเที่ยวบิน สมุย-สิงคโปร์ เป็น 7 เที่ยวบิน/สัปดาห์
สายการบินแอร์พุกาม	เพิ่มเส้นทางบิน กรุงเทพฯ - เมืองเพียงมานา (หรือเปงมานา)	- สัปดาห์ละ 3 ครั้ง
เวียดนามแอร์ไลน์	เพิ่มเที่ยวบิน - ฮานอย-โฮจิมินห์ - โฮจิมินห์-แฟรงก์เฟิร์ต - เวียดนาม - ญี่ปุ่น	- เพิ่มเป็น 8-9 เที่ยวบิน/วัน - เพิ่มอีก 1 เที่ยวบิน - เริ่มในเดือนมิถุนายน

สายการบิน (ต่อ)	เส้นทางบิน/เที่ยวบิน ที่เพิ่ม/ลด (ต่อ)	รายละเอียดเพิ่มเติม (ต่อ)
มาเลเซียแอร์ไลน์	ปรับเปลี่ยนเส้นทางบินไป ยุโรปและออสเตรเลีย	- เปลี่ยนมาให้บริการเส้นทางบินตรงจาก สนามบินนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ สู่อู่ กรุงลอนดอนของอังกฤษ ชิดนีและเพิร์ธ ของออสเตรเลีย และแฟรงก์เฟิร์ตในเยอรมนี
แปซิฟิกแอร์ไลน์	เพิ่มเที่ยวบินในเส้นทาง - ฮานอย-โฮจิมินห์ - โฮจิมินห์-กรุงเทพฯ	- ให้มีเที่ยวบินเดินทางทั้งหมด 7 เที่ยวบิน/วัน - 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์
แอร์ฟรานซ์	ฮานอย-ปารีส โฮจิมินห์-ปารีส	- 7 เที่ยวบิน/สัปดาห์ จากเดิมแค่ 5 เที่ยวบิน
เจแปนแอร์ไลน์	เส้นทางโฮจิมินห์-โตเกียว	เพิ่มเที่ยวบินอีก 5 เที่ยวบิน/สัปดาห์

สรุปการพัฒนางานด้านการบริการ เพื่อเพิ่มความสะดวกสบายและง่ายต่อการเดินทางมากขึ้นสำหรับผู้โดยสาร ตลอดจนกิจกรรมส่งเสริมการตลาดต่างๆ

สายการบิน	บริการใหม่	ลักษณะการให้บริการ
นกแอร์	"นกเอ็กซ์" (Nok X: Nok Air Express check-in service)	บริการเช็คอินด่วนพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่ไม่มีสัมภาระบรรทุกได้ต้องเครื่องบิน ด้วยการเช็คอินบัตรโดยสารผ่านระบบเทคโนโลยีไร้สายของออร์แกนเซอร์อิเล็กทรอนิกส์ หรือ พีดีเอ ซึ่งเป็นการนำระบบไวร์เลส ออนไลน์ มาให้บริการเช็คอินเป็นครั้งแรก และเริ่มเปิดให้บริการไปเมื่อต้นเดือนมีนาคมที่ผ่านมา
สายการบินไทย	กิจกรรมการตลาด โครงการพิเศษ Thai Value Card หรือบัตรเดี่ยวยุโรปทั่วไทย	บัตรโดยสารเครื่องบินราคาพิเศษ โดยสามารถเดินทางไปยังปลายทางภายในประเทศที่มีเที่ยวบินของการบินไทยได้ทุกแห่ง และไม่ระบุชื่อผู้ให้บริการ จนถึงวันที่ 31 ธ.ค. 2549
บางกอก แอร์เวย์ส	การเพิ่มจำนวนเครื่องบิน	ขยายการบริการโดยเพิ่มเครื่องบินโบอิง รุ่น 717-200 อีก 2 ลำ ซึ่งมีความจุ 125 ที่นั่ง จากเดิมที่สายการบินนี้มีเครื่องบิน 16 ลำ

สายการบิน (ต่อ)	บริการใหม่ (ต่อ)	ลักษณะการให้บริการ (ต่อ)
สายการบินออสเตรีย (Ozjet)	การให้บริการชั้นธุรกิจ	จำนวน 60 ที่นั่ง สำหรับเที่ยวบินระหว่างซิดนีย์และเมลเบิร์น
กัลฟ์แอร์	การปรับปรุงคุณภาพในการให้บริการ	- สกายเชฟ บริการพ้อครัวบนเครื่องบิน - สกายเนนนี่ บริการพี่เลี้ยงเด็กบนเครื่องบิน - การปรับปรุงในเรื่องของโปรดัคส์ต่างๆของเครื่องบิน ซึ่งต้องเป็นไปตามเป้าหมายกลยุทธ์จะทำให้สายการบินก้าวสู่ความเป็น "สมาร์ตแอร์ไลน์" - คิดตั้งที่นั่งใหม่สำหรับชั้นเฟิร์สคลาสและชั้นธุรกิจ และปรับปรุง ตกแต่งภายในใหม่หมดของเครื่องบินแอร์บัส A340 ในเส้นทางบินระหว่างไทย-ฮ่องกง-บาห์เรน พร้อมทั้งจะมีการติดตั้งจอทีวีสำหรับทุกที่นั่งภายในเครื่องบินใหม่ด้วย

นอกจากนี้ เมื่อพิจารณาถึงปริมาณความต้องการเครื่องบินพาณิชย์ของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกแล้ว จะเห็นว่า แนวโน้มการเจริญเติบโตของธุรกิจการบินในภูมิภาคยังเป็นที่ทิศทางบวก

สรุปการสั่งซื้อ/สั่งจองเครื่องบินโดยสาร

สายการบิน	แบบเครื่องบิน	จำนวน	หมายเหตุ
แปซิฟิกแอร์ไลน์	โบอิง 737 รุ่นใหม่		การส่งมอบ - ปลายปี 2549 - มีแผนจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ของโบอิงเป็น 20 ลำ ภายในปี 2553 นี้
ไชน่าแอร์ไลน์	โบอิง 747-400F	2 ลำ	ตั้งแต่ปี 2547
สิงคโปร์แอร์ไลน์	โบอิง 777-300ER	18 ลำ	ตั้งแต่ปี 2547
การบินไทย	โบอิง 777-200ER	6 ลำ	ตั้งแต่ปี 2547

สายการบิน (ต่อ)	แบบเครื่องบิน (ต่อ)	จำนวน (ต่อ)	หมายเหตุ (ต่อ)
เวียดนามแอร์ไลน์	“โบอิง 7E7” (หรือ เครื่องบินโบอิง 787) “คริมไลเนอร์” เป็นเครื่องบินรุ่นใหม่ สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 223 คน ภายในมีห้องโดยสารถึง 3 ชั้น และพิสัยการบินถึง 15,700 กม.	4 ลำ	- การส่งมอบ 2 ลำแรก – ปี 2552 2 ลำหลัง – ปี 2553 - ผู้บินของเวียดนามแอร์ไลน์ในปัจจุบันประกอบด้วย - โบอิง 767 - 1 ลำ - โบอิง 747 - 4 ลำ - โบอิง 777 - 10 ลำ โดย 6 ลำในจำนวนดังกล่าวเป็นเครื่องบินเช่าจากบริษัทโบอิง

ส่วนทางด้านท่าอากาศยานที่น่าจับตามอง คือ ท่าอากาศยานสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งลูกค้าหลัก ก็ล้วนแต่เป็นสายการบินต้นทุนต่ำของประเทศนั้นๆ อยู่แล้ว และยังสามารถดึงดูดสายการบินต้นทุนต่ำจากประเทศต่างๆ เข้ามาใช้บริการได้ด้วย ในส่วนของประเทศไทยเองก็มีแผนจะพัฒนาสนามบินคอนเมืองให้เป็นสนามบินโลว์คอสต์เช่นกัน แต่ก็ต้องพิจารณาถึงความคุ้มค่าและความเหมาะสมในการดำเนินการ

ในส่วนของ สบพ. นั้น ควรพิจารณาปริมาณความต้องการบุคลากรด้านการบิน จากแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบินของภูมิภาค และดำเนินการผลิตบุคลากรและการให้บริการซ่อมบำรุงรักษาอากาศยาน เนื่องจากสามารถป้อนบุคลากรและบริการดังกล่าวให้รองรับความต้องการตลาดในประเทศและภูมิภาค

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน