

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยที่เกี่ยวข้องกับ สบพ.

ประจำเดือนเมษายน 2549

ในช่วงเดือนเมษายนนั้น มีข่าวความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินภายในประเทศและภูมิภาคที่น่าสนใจ ดังนี้

กรมการขนส่งทางอากาศ ได้บรรลุข้อตกลงในการเจรจาว่าด้วยบริการเดินอากาศ ระหว่างผู้แทนไทย-อินเดีย (สิทธิการบินระหว่างประเทศไทยกับอินเดีย) ซึ่งได้ข้อตกลงร่วมกันใน 4 ประเด็น เพื่อส่งเสริมให้มีการขยายเที่ยวบินและจุดบินระหว่างสองประเทศ ดังนี้

1. การปรับปรุงความถี่ของเที่ยวบิน โดยจะขยายความถี่อีก ร้อยละ 89 ใน 9 เมืองหลักของอินเดีย
2. การเปิดจุดบินเสรี อินเดียตกลงเปิดจุดบินอื่นๆ ในอินเดีย ซึ่งเป็นเมืองท่องเที่ยว จำนวน 18 จุด โดยให้สายการบินของประเทศไทยสามารถทำการบินไปได้โดยไม่จำกัดจำนวนเที่ยวบิน และสายการบินของอินเดียก็สามารถทำการบินจาก 18 จุดดังกล่าวมายังจุดต่างๆ ในประเทศได้โดยไม่จำกัดเที่ยวบินเช่นกัน
3. การทำการบินโดยใช้ชื่อเที่ยวบินร่วมกัน (Code share)
4. ความตกลงทางพาณิชย์ระหว่างสายการบิน ได้มีการตกลงให้มีการยุติการใช้ความตกลงทางพาณิชย์ระหว่าง บกท. และสายการบินแอร์อินเดีย ตั้งแต่ 1 ม.ค. 2553 เป็นต้นไป ซึ่งจะมีผลในการลดภาระค่าใช้จ่ายของ บกท. ที่จะต้องให้ผลตอบแทนชดเชยให้กับแอร์อินเดียในการทำการบินไปยัง เจนไน บังกาลอร์ และมุมไบ

ผลจากการเจรจาดังกล่าว จะเป็นประโยชน์ในการขยายตัวของธุรกิจการบินและการท่องเที่ยวของไทยและอินเดีย

ด้านสายการบิน

สำหรับสถานการณ์ของสายการบินต่าง ๆ ในช่วงเดือนเมษายนนั้น มีประเด็นหลักที่น่าสนใจคือ เรื่องผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับสูงขึ้น ซึ่งส่งผลให้สายการบินต่างๆ ขึ้นราคาค่าตัว เช่น แอร์ฟรานซ์ เคแอลเอ็ม สิงคโปร์แอร์ไลน์ เป็นต้น ที่ต่างพากันขึ้นค่าเชอร์ชาร์จ์เชื้อเพลิงสำหรับตัวเครื่องบินระยะไกล รวมถึง บริติช แอร์เวย์ส ลูฟท์ฮันซ่า สวิส ทีเอฟี่ เช่นเดียวกับสายการบินต้นทุนต่ำของไทย

ทั้ง นกแอร์ ไทยแอร์เอเชีย และวันทูโก ต่างก็มีแผนการที่จะปรับขึ้นค่าเชอร์ชาร์จน้ำมันเชื้อเพลิง ในอีกไม่ช้านี้ แต่อย่างไรก็ตาม แม้ในสถานะน้ำมันเชื้อเพลิงแพงเช่นนี้ แต่ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศ ไทยยังคงเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะนกแอร์กับไทยแอร์เอเชีย ซึ่งมีการขยายเส้นทางบิน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ทั้งนี้เนื่องจากความได้เปรียบเรื่องราคา ซึ่งราคาที่นำเสนอค่อนข้างถูกกว่า และต้นทุนในการดำเนินการต่ำกว่า เพราะใช้เครื่องบินขนาดเล็กกว่า

นกแอร์ ได้เริ่มขยายธุรกิจไปสู่การให้บริการเส้นทางบินไปยังต่างประเทศ โดยจะเปิดเส้นทางบิน กรุงเทพฯ-บังกลอร์ อินเดีย ซึ่งเป็นเส้นทางบินระหว่างประเทศเส้นทางแรกของนกแอร์ และเป็นสายการบินต้นทุนต่ำสายแรกของเอเชียที่เปิดบินเข้าอินเดีย ในเดือน ต.ค. นี้ จำนวน 1 เที่ยวบินต่อวัน ด้วยเครื่องบินโบอิง 737-400 และจะเปิดเส้นทางบินไปยัง เซนไน และไฮดราบัด เป็นลำดับต่อไป เส้นทางบังกลอร์นั้น ปัจจุบันมีการบินไทยเป็นเพียงสายการบินเดียวที่บินไป แต่ปริมาณความต้องการยังไม่เพียงพอ นอกจากนี้ ยังกำลังอยู่ในระหว่างการหารือกับแอร์เดคคัน ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำที่ใหญ่ที่สุดของอินเดีย เพื่อร่วมกันดำเนินธุรกิจในลักษณะการขยายช่องทางการจัดจำหน่าย

สายการบินวันทูโก เที่ยวบิน ภูเก็ต – อินชอน ประเทศเกาหลีใต้ เครื่องบินโบอิง 747 เกิดปัญหาขัดข้องต้องบินกลับมาลงภูเก็ต เพื่อตรวจสอบระบบการทำงานของเครื่องยนต์ทั้งหมด จนต้องนำเครื่องบินลำใหม่จากกรุงเทพฯ ไปทำการบินแทนในเที่ยวบินดังกล่าว

แม้ว่าธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำจะกำลังเจริญเติบโตเป็นอย่างมากในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเฉพาะประเทศไทย แต่อย่างไรก็ตามจำเป็นต้องคำนึงถึงเรื่องความปลอดภัยในการทำการบินเป็นหลัก รวมทั้งความเชื่อมั่นของผู้โดยสารที่มีต่อความปลอดภัยและความมั่นคงของสายการบินต้นทุนต่ำนั้นๆ

สายการบินไทย และ บางกอกแอร์เวย์ส ได้ร่วมมือกันในข้อตกลงการทำ code-sharing ซึ่งเป็นการเชื่อมเครือข่ายทั้งภายในประเทศและระหว่างประเทศของทั้งสองสายการบิน ทั้งนี้ เพื่อร่วมมือสร้างความแข็งแกร่ง ในสถานการณ์ราคาน้ำมันปรับตัวขึ้นสูง และการแข่งขันที่รุนแรง โดยในเบื้องต้นผู้โดยสารของการบินไทย สามารถบินไปสมุยได้ด้วยเครื่องบินของบางกอกแอร์เวย์ส รวมทั้งเมืองต่างๆ อีก 6 เมืองในประเทศจีน ซึ่งการบินไทยไม่สามารถทำการบินไปได้ ได้แก่ สิบสองปันนา ชีอาน กุ้ยหลิน เจิงจู หางโจว และเซินเจิ้น ส่วนการบินไทย ทำการบินไปยังเมืองอื่นอีกหกเมืองในจีน ซึ่งการสร้างเครือข่ายที่เชื่อมโยงจีนกับไทยที่ใหญ่ขึ้นนี้ จะช่วยให้ชาวจีนสามารถเดินทางมายังไทยได้มากขึ้น ซึ่งคาดว่าจะ จำนวนที่นั่งโดยสารของบางกอกแอร์เวย์สเพิ่มขึ้น ร้อยละ 20-30 จากเดิมร้อยละ 60

ในปัจจุบัน การบินไทย มีเครื่องบินทั้งหมด 91 ลำ และบินสู่ปลายทาง 60 แห่ง ใน 34 ประเทศ และ 12 จังหวัดในไทยไม่รวมกรุงเทพฯ ส่วนบางกอกแอร์เวย์ส มีเครื่องบิน 16 ลำ และบินสู่ปลายทาง 20 แห่ง ใน 8 ประเทศ

นอกจากนี้ สายการบินไทย และสายการบินแห่งชาติลาว ได้ลงนามในข้อตกลงความร่วมมือสองฝ่าย ในการบินบนเส้นทางการบินร่วมกัน เพื่อเข้าสู่ประเทศไทย เพื่อเป็นการขยาย และส่งเสริมการท่องเที่ยวในอนุภูมิภาคอินโดจีน โดยข้อตกลงดังกล่าวจะช่วยสนับสนุนให้ประเทศไทยเป็นเกตเวย์ (Gateway) ทางด้านการท่องเที่ยวที่สำคัญสำหรับประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาคอินโดจีน นอกจากนี้ เที่ยวบินระหว่างกรุงเทพฯ - นครหลวงเวียงจันทน์ และ เชียงใหม่ - หลวงพระบาง ก็จะมีการปรับให้มีเพิ่มขึ้นด้วยในแต่ละสัปดาห์

สำหรับสายการบินต่างชาตินั้น ในช่วงเดือนนี้ มีความเคลื่อนไหวที่น่าสนใจ ดังนี้

สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์ เตรียมปลดพนักงานและลดจำนวนเครื่องบินพาณิชย์ลง ตามแผนการปรับโครงสร้างของสายการบินอันเนื่องมาจากภาวะการขาดทุน นอกจากนี้ จะยกเลิกเส้นทางบินในประเทศ จำนวน 19 เส้นทาง เพื่อให้แอร์เอเชียทำการบินแทน

สายการบินไชน่าอีสเตอร์แอร์ไลน์ สายการบินใหญ่ที่สุดของจีน มีผลประกอบการในปี 2548 ว่า มีผลขาดทุนสุทธิ 467.31 ล้านบาท (2,332 ล้านบาท) จากเดิมที่มีกำไร 320.7 ล้านบาทเมื่อปี 2547 ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากราคาน้ำมันและค่าใช้จ่ายอื่นๆ ที่เพิ่มสูงขึ้น

สายการบินโรيال บรูไน แอร์ไลน์ เปิดเที่ยวบิน บันดาร์ เสรี เบกาวัน-โฮจิมินห์ สัปดาห์ละ 3 ครั้ง ในเดือนพฤษภาคม ทั้งนี้ เนื่องจาก โฮจิมินห์เป็นจุดหมายปลายทางสำหรับซื้อปื๊งและท่องเที่ยวแห่งใหม่สำหรับชาวบรูไน และเป็นตลาดที่มีศักยภาพ

เช่นเดียวกับ สายการบินแอร์ฟรานซ์ ที่ได้จัดกิจกรรมส่งเสริมการตลาด โดยจัดแพ็คเกจบัตรโดยสารเครื่องบิน ไป-กลับ กรุงเทพฯ – เวียดนาม เมืองฮานอย หรือ โฮจิมินห์ พร้อมที่พัก 2 คืน ปัจจุบันนั้น แอร์ฟรานซ์ ทำการบินเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮานอย สัปดาห์ละ 3 ครั้ง และจะเริ่มบินไปยัง โฮจิมินห์ในเดือน พ.ค. นี้ สัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน

สายการบินฮ่องกงเอ็กซ์เพรส เปิดเส้นทาง มาเก๊า-ไต้หวัน ในเวียดนาม สำหรับนักท่องเที่ยวที่จะเดินทางไปยังกาสีโนในเวียดนาม ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งในโครงการส่งเสริมการท่องเที่ยวในนคร ไต้หวันด้วย โดยจะทำการบินสัปดาห์ละ 1-2 เที่ยวบิน

สายการบิน เอทีอี สายการบินแห่งชาติสหรัฐอเมริกาสำหรับเอมิเรตส์ ประกาศเปิดการให้บริการเส้นทางบิน อาบูดาบี-จาร์การ์ต้า โดยเริ่มให้บริการตั้งแต่เดือน มี.ค. ทั้งนี้ เนื่องจากเมืองจาร์การ์ต้าเป็นเมืองหลวงของอินโดนีเซียและเป็นศูนย์กลางธุรกิจที่สำคัญแห่งหนึ่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยเป็นเส้นทางเข้าออกประเทศที่สำคัญของประชากรกว่า 240 ล้านคนในประเทศ

การให้บริการเส้นทางบินใหม่ นับเป็นเส้นทางล่าสุด หลังจากที่เอทิฮัดเพิ่งเปิดเส้นทางบินสู่เมืองแมนเชสเตอร์ กรุงมะนิลา อิสลามาบัด ลาฮอร์ และกำลังจะเปิดให้บริการสู่เปซาวาร์เร็วๆ นี้ ซึ่งการให้บริการเส้นทางบินสู่การค้านั้นจะใช้เครื่องบินแอร์บัส รุ่น A330 – 200 ลำใหม่ของสายการบินเอทิฮัด เพื่อช่วยเพิ่มความสามารถในการให้บริการขนส่งสินค้า โดยจะสามารถบรรทุกสินค้าได้มากขึ้นถึง 200 ตันต่อเดือนในแต่ละเส้นทาง เส้นทางบินใหม่สู่จาร์การ์ต้าของสายการบินเอทิฮัด แสดงให้เห็นถึงการขยายตัวของเอทิฮัดสู่จุดหมายปลายทางทั่วโลก และเป็นการตอกย้ำจุดมุ่งหมายของสายการบินเอทิฮัดที่จะเชื่อมต่อเมืองอาบูดาบีเข้ากับเมืองที่สำคัญทางธุรกิจและวัฒนธรรมต่าง ๆ ทั่วโลกอีกด้วย เส้นทางบินในภูมิภาคเอเชียนั้น นับเป็นเส้นทางที่ดำเนินธุรกิจได้ดีที่สุดในส่วนของบริการคริสต์มาสของสายการบินเอทิฮัด เนื่องจากเศรษฐกิจของภูมิภาคมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง

สายการบินแควนตัส จะลดหยุดทำการบินสายการบิน ออสเตรเลีย แอร์ไลน์ ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำสายที่สองของแควนตัส โดยจะมุ่งให้ความสำคัญกับสายการบินหลักสองสาย คือ สายการบินแควนตัส และสายการบินต้นทุนต่ำสายหลักของแควนตัส คือ สายการบินเจ็ทสตาร์ เนื่องจากสามารถกำหนดโครงสร้างราคาที่เหมาะสมได้และมาตรฐานการบริการ โดยในเดือนพฤศจิกายน สายการบิน เจ็ทสตาร์จะเริ่มบินในเส้นทางบินต่างประเทศ ไปยังกรุงเทพฯ ภูเก็ต โอซาก้า โซจิมีนัง โซโนลู และบาห์ลี ทั้งนี้ บริษัท วางแผนที่จะขยายงานของทั้งสายการบินแควนตัสและสายการบินเจ็ทสตาร์ ภายในสามปีข้างหน้า

ส่วนสายการบินในทวีปแอฟริกาที่มีความเคลื่อนไหวเช่นกัน สายการบินเคนยา แอร์เวย์ส (KQ) ในปีนี้สายการบินได้มีการปรับปรุงคุณภาพและบริการ รวมถึงพัฒนาด้านการตลาด ดังนี้

1. การทำแผนการตลาดเชิงรุก เพื่อกระตุ้นรายได้ของสายการบินในปีนี้มีรายได้รวม 585 ล้านดอลลาร์สหรัฐ หรือเพิ่มขึ้น 36% ส่วนในไทยคาดว่าจะมีรายได้ราว 85 ล้านบาท ขยายตัวเพิ่มขึ้น 15% รวมทั้งการปรับปรุงภาพลักษณ์ใหม่ ที่มีทั้งการเปลี่ยนแปลงโลโก้ให้โฉบเฉี่ยวทันสมัยมากขึ้น
2. การปรับปรุงคุณภาพการให้บริการ โดยการเปิดรับลูกเรือคนไทยมาให้บริการ การจัดซื้อเครื่องบินใหม่ ทั้งนี้การเปิดรับลูกเรือคนไทย ถือเป็นการเปิดรับลูกเรือชาวต่างชาติของสายการบินเคนยาฯ เป็นครั้งแรก ซึ่งตั้งเป้าไว้ที่ 50 ราย และขณะนี้ได้ปีได้รับสมัครแล้ว มีจำนวนทั้งหมด 32 คน โดยจะมีการส่งไปฝึกอบรมที่บริษัท อาร์เดคโค จำกัด ซึ่งเป็นตัวแทนการฝึกอบรมลูกเรือของเคนยาแอร์เวย์ส ที่ไนโรบี ประเทศเคนยา
3. การขยายจุดบินใหม่ ได้แก่
 - a. เส้นทางบินสู่ยุโรป ซึ่งจากเดิมสายการบินเคนยาแอร์เวย์ มีจุดเดินทางจาก ไนโรบี สู่ 3 จุดบินในยุโรป คือ อาร์มสเตอร์ดัม, อิสตันบูล และลอนดอน ซึ่งจุดที่จะเปิดเป็นแห่งที่ 4 คือ ปารีส ประเทศฝรั่งเศส ในเดือนกรกฎาคมนี้

- b. เส้นทางบินสู่เอเชีย มีแผนระยะยาวที่จะเปิดสายการบินตรงจากไนโรบี มายัง ประเทศเกาหลี ยอดขายในเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯสู่ไนโรบี
4. การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ปัจจุบัน เคนย่า แอร์เวย์ส ทำการบิน 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ใน เส้นทางบิน ไนโรบี-กรุงเทพฯ-ฮ่องกง และ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ในเส้นทาง ไนโรบี-กวางโจว ส่วนในปีนี้จะเพิ่มจำนวนเที่ยวบินเพิ่มอีก คือ เที่ยวบิน ไนโรบี-กรุงเทพฯ-ฮ่องกง และ เที่ยวบิน ไนโรบี-กวางเจา อีกเส้นทางละ 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์
5. เคนย่าแอร์เวย์ส เปิดเที่ยวบินมายังประเทศไทย ตั้งแต่เมื่อสามปีที่แล้ว โดยร้อยละ 60 ของผู้โดยสารเป็นนักธุรกิจ และรายรับของสายการบิน ประมาณร้อยละ 70 ในช่วงปีที่ 2 และลดลงร้อยละ 32 เมื่อปีที่ผ่านมา หลังจากที่สายการบินของตะวันออกกลาง 3 สายการบิน ได้แก่ การ์ดา แอร์เวย์ส ยูเออี แอร์ไลน์ และกัลฟ์แอร์ เปิดเที่ยวบินมาสู่ไทย นอกจากนี้ ยังมี ต้องแข่งขันกับสายการบินของเอเชียเอง คือ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ คาเธ่ย์ แปซิฟิก และสาย การบินไทย แต่ก็มีไม่กี่สายการบินที่มีเที่ยวบินตรงระหว่างแอฟริกากับกรุงเทพฯ
6. ปัจจัยที่ทำให้เคนย่า แอร์เวย์ส ขยายงานให้เติบโตขึ้น เป็นเพราะ
- a. นักลงทุนชาวเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่ง จีนและเกาหลีได้ เพิ่มการลงทุนในประเทศ เคนย่า หรือประเทศในแถบแอฟริกา
 - b. การส่งเสริมการท่องเที่ยวในแอฟริมากำลังขึ้น
 - c. การสนับสนุนการลงทุนของกลุ่มนักธุรกิจไทยและแอฟริกาให้ขยายตัวสูงขึ้น โดย นักธุรกิจไทยลงทุนในธุรกิจอสังหาริมทรัพย์ และธุรกิจร้านอาหารไทยและโรงแรมในเคนย่า ให้มากขึ้น

สายการบินแอร์เอเชีย ของมาเลเซีย ได้ร่วมมือกับ สายการบินอีส เวสต์ แอร์ไลน์ พันธมิตร แห่งล่าสุด ร่วมลงทุนจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำใหม่ คือ แอร์ อีส เอเชีย ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ แห่งแรกของบังคลาเทศ ซึ่งจะเริ่มทำการบินในเดือนตุลาคม นี้ โดยค่าโดยสารจะถูกกว่าสายการบินอื่น อย่างต่ำร้อยละ 40 และจะทำการบินวันละ 1 เที่ยวบิน ในเส้นทางบิน จากกรุงดาร์กา ไปยัง เมืองเซนาใน และกัลกัตตา ในประเทศอินเดีย รวมทั้งทำการบินไปยังเมืองใหญ่ในบังคลาเทศอีก 4 เมือง

ภายใต้ข้อตกลงที่ร่วมกันนั้น แอร์เอเชียจะเป็นผู้จัดหาเครื่องบินแอร์บัส เอ320 จำนวน 2 ลำ ให้กับ แอร์ อีส เอเชีย รวมทั้งการสนับสนุนในเชิงเทคนิคและการบริหาร ในขณะที่สายการบินอีส เวสต์ จะรับผิดชอบค่าใช้จ่ายในการดำเนินการภายในประเทศทั้งหมด

สายการบินแอร์ แปซิฟิก สายการบินแห่งชาติของฟิจิ ได้สั่งซื้อเครื่องบิน โบอิง 787-9 จำนวน 5 ลำ โดยจะส่งมอบในปี 2011 ซึ่งจะใช้ทำการบินจากฟิจิไปยังออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ อเมริกาเหนือ และญี่ปุ่น

ส่วน สายการบินกาตาร์ แอร์ไลน์ ได้สั่งซื้อเครื่องบินอีก 80 ลำ ซึ่งรวมเครื่องบิน A-350 และ A-380 Super jumbo เพื่อเตรียมแผนขยายธุรกิจด้วยการเพิ่มเที่ยวบินและขยายฝูงบิน ให้ได้ 110 ลำ ในอีก 10 ปีข้างหน้า รวมทั้งบริษัทฯ ได้เตรียมเพิ่มเที่ยวบิน กรุงเทพฯ-โดฮา เป็น 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ในเดือน มิ.ย. นี้

ปัจจัยที่ส่งผลให้มีการขยายธุรกิจของสายการบิน เนื่องจาก

1. ความต้องการในการเดินทางระหว่างกรุงเทพฯ-กาตาร์ เนื่องจากปริมาณนักท่องเที่ยวที่เพิ่มมากขึ้น โดยในปีนี้อัตราการเดินทางของชาวไทยไปยังโดฮา จะเพิ่มขึ้นอย่างน้อย ร้อยละ 45 รวมทั้งปริมาณนักท่องเที่ยวกลุ่มยุโรปและตะวันออกกลางที่เดินทางไปยังกรุงเทพฯ และในทางกลับกันนักท่องเที่ยวชาวไทยที่ใช้เป็นจุดต่อเดินทางเข้าสู่ยุโรป
2. สายการบินกาตาร์แอร์ไลน์ เป็นเพียงสายการบินเดียวที่ทำการบินในเส้นทางดังกล่าวอยู่ในขณะนี้
3. ประเทศกาตาร์ต้องการที่จะเป็นฮับกระจายนักท่องเที่ยวจากเอเชียไปยังประเทศในกลุ่มยุโรปและประเทศอื่นๆ ทั่วโลก โดยประเทศกาตาร์ยังมีแผนที่จะเปิดท่าอากาศยานแห่งใหม่ มูลค่าถึง 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ที่เมืองวาคราห์ ในปี 2009 ซึ่งจะสามารถรองรับผู้โดยสารได้ถึง 12 ล้านคนในเฟสแรก

ในปัจจุบัน สายการบินกาตาร์ ให้บริการเที่ยวบินจากเมืองโดฮาไปยังประเทศต่างกว่า 70 จุดหมายปลายทาง

จะเห็นว่า ในปัจจุบันสายการบินในภูมิภาคอื่นๆ ได้ให้ความสนใจในเส้นทางการบินมายังภูมิภาคเอเชียเพิ่มมากขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเปิดเส้นทางบินสู่ประเทศเวียดนาม ทั้งนี้ เนื่องจากเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตของประเทศไทย ซึ่งกำลังจะเติบโตเป็นคู่แข่งที่สำคัญของไทยในด้านการบินต่อไป

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

ปัจจัยเรื่องการปรับตัวสูงขึ้นของราคาน้ำมัน เป็นสิ่งที่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินต้องพิจารณาในการพัฒนาเครื่องบินพาณิชย์ สืบเนื่องจากสถานะน้ำมันแพง เป็นผลให้ธุรกิจการบินต่างพากันให้ความสนใจกับเรื่องการรักษาสิ่งแวดล้อม และการหาทางลดปริมาณการใช้น้ำมันและแหล่งพลังงานทางเลือก ดังนั้นความต้องการเครื่องบินพาณิชย์ของสายการบินต่างๆ เป็นปัจจัยที่บริษัทผู้ผลิตเครื่องบินต้องคำนึงถึง ในการผลิตเครื่องบินน้ำหนักเบา ออกแบบให้ลู่ลม เพื่อลดการใช้เชื้อเพลิงและการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์

สำหรับสถานการณ์การแข่งขันกันของผู้ผลิตเครื่องบินพาณิชย์ ระหว่างโบอิงและแอร์บัสยังคงขับเคลื่อนอย่างต่อเนื่อง และเนื่องจากราคาน้ำมันมีราคาเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ ทำให้เครื่องบินรุ่น เอ340 ซึ่งเป็นเครื่องบินระยะไกล และติดตั้งเครื่องยนต์ 4 ตัว ของแอร์บัส ผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่จากฝั่งยุโรป ต้องสูญเสียยอดขายการสั่งซื้อให้กับเครื่องบินโบอิง 777 ของโบอิง บริษัทคู่แข่งจากสหรัฐอเมริกา ผลกระทบดังกล่าวได้ปรากฏชัดเจนขึ้น หลังจากที่สายการบินเอมิเรตส์ เลื่อนการรับมอบเครื่องบินรุ่น เอ340-600 จำนวน 20 ลำ ออกไปอย่างไม่มีกำหนด จากเดิมที่แอร์บัสจะเริ่มดำเนินการส่งมอบในปีหน้า ในขณะนี้เครื่องบินโบอิง 777-200แอลอาร์ ซึ่งเพิ่งเปิดตัวไป ถือเป็นเครื่องบินได้ระยะไกลที่สุดในโลก สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้มากถึง 300 ที่นั่ง และประหยัดพลังงานมากกว่าเครื่องบินรุ่น เอ340 ของแอร์บัส ถึง 24% ท่ามกลางสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันโลกปรับตัวสูงขึ้น เป็นผลให้ยอดขายของเครื่องบิน ตระกูล เอ340 ปีที่แล้วมีเพียง 15 ลำ จากทั้งหมด 1,055 ลำ ตรงข้ามกับเครื่องบินโบอิง 777 ของ โบอิงที่มียอดขายมากถึง 154 ลำ อีกทั้งปัจจัยเรื่องราคาของเอ 340 ก็ถือเป็นอีกสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ยอดขายของเครื่องบิน เอ340 ปรับตัวลดลง

ส่วนคิวบาได้ลงนามซื้อเครื่องบินโดยสาร 5 ลำ จากรัสเซีย เมื่อวันที่ 10 เมษายน เพื่อทดแทนเครื่องบินโดยสารเก่าสมัยอดีตสหภาพโซเวียต โดยเครื่องบินใหม่ 5 ลำดังกล่าว ประกอบด้วยเครื่องบินโดยสารอิลยูชิน II-96-300s ขนาดใหญ่บินระยะไกล จำนวน 2 ลำ และเครื่องบินโดยสารตูโปเลฟ Tu-204s ขนาดกลาง จำนวน 3 ลำ กำหนดมอบส่งภายในปี 2549-2550 ซึ่งมีมูลค่า 250 ล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 10,000 ล้านบาท)

ด้านท่าอากาศยาน

ในขณะนี้ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือภูมิภาคที่มีการเจริญเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำรวดเร็วที่สุดในเอเชีย และการเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสารโลว์คอสต์โดยเฉพาะนั้น เป็นยุทธศาสตร์การบินที่น่าจับตามอง ลักษณะภายในอาคารผู้โดยสารโลว์คอสต์นั้น อาจจะลดทอนความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารลง อย่างเช่น ทางเดินเลื่อนอัตโนมัติ ถือเป็นส่วนเกินที่ถูกตัดออกไป เป็นต้น แต่ว่าระบบหรืออุปกรณ์มาตรฐานสำหรับการเดินทางทางอากาศนั้นยังคงมีอยู่ครบครัน แต่ความสำคัญของอาคารผู้โดยสารประเภทนี้ อยู่ที่ทำให้เกิดการประหยัดขึ้นได้จริง ที่เป็นประโยชน์มากสำหรับสายการบินราคาถูก ที่ค่าจอดเทียบค่าธรรมเนียมต่างๆ จะถูกลงกว่าอาคารผู้โดยสารแบบปกติ สำหรับนักเดินทางแล้ว ภาษีค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินก็จะถูกลงเป็นเงาตามตัวไปด้วย หลังจากที่มาเลเซียและสิงคโปร์ต่างก็เปิดให้บริการอาคารโลว์คอสต์ในเวลาไล่เลี่ยกัน ขณะนี้การทำอากาศยานของอินโดนีเซียก็มีโครงการที่จะเปิดอาคารผู้โดยสารสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินราคาถูกเช่นกัน

สำหรับความคืบหน้าในการก่อสร้างท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ในส่วนของงานระบบอากาศยานมากกว่าร้อยละ 99 และการก่อสร้างในภาพรวมทั้งหมดจะแล้วเสร็จภายในสิ้นเดือนพฤษภาคม 2549 และหลังจากนั้นจะมีเวลาอีก 1-2 เดือน ที่รัฐบาลสามารถเลือกระยะเวลาที่เหมาะสมในการเปิดให้บริการเชิงพาณิชย์ได้ ทั้งนี้จะนำสุวรรณภูมิเข้าสู่สนามแข่งขันกับสนามบินชั้นนำของโลก ซึ่งจะต้องมีการอบรมพนักงานกับกลยุทธ์วิธีการให้สอดคล้องกับโมเดิร์น เมเนจเม้นต์เชิงรุกอย่างจริงจัง

ส่วนงานด้านการจัดการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น ขณะนี้ บвт. ส่ง จнт. ฝึกทดลองใช้ระบบสุวรรณภูมิ เพื่อเป็นการเตรียมความพร้อมในการปฏิบัติการโอนย้ายไปปฏิบัติงาน ณ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเฉพาะการเตรียมความพร้อมของบุคลากรด้านควบคุมจราจรทางอากาศ เพื่อรองรับเทคโนโลยีล่าสุด ที่ บвт. จะนำมาใช้ในสนามบินสุวรรณภูมิ เช่น ระบบติดตามและตรวจสอบความเคลื่อนไหวของอากาศยานและขบวนบนภาคพื้นดิน ภายในเขตท่าอากาศยาน ซึ่งเป็นระบบใหม่ที่ไม่เคยมีใช้ในประเศไทยมาก่อน ดังนั้น จึงได้ฝึกฝนเจ้าหน้าที่ให้สามารถใช้งานกับระบบให้เกิดความชำนาญมากที่สุด ซึ่งระบบดังกล่าวจะช่วยให้ผู้ควบคุมจราจรทางอากาศสามารถมองเห็นผิวจราจรภายในท่าอากาศยานบริเวณทางวิ่ง ทางขับ และลานจอด ได้อย่างชัดเจนครอบคลุมครบทุกพื้นที่ ช่วยเพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการควบคุมจราจรทางอากาศบริเวณสนามบินให้มีความคล่องตัวอำนวยความสะดวกให้กับเครื่องบินและผู้โดยสาร และช่วยแก้ปัญหาการบินวนรอ รวมทั้งลดปัญหาความหนาแน่นของการจราจรที่เกิดขึ้นกับสนามบินคอนเมืองอยู่ในขณะนี้ พร้อมได้โอนย้ายและจัดเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศผลัดเปลี่ยนกันไปฝึกทดลองปฏิบัติงานจริงด้วย

นอกจากนี้ ทอท. ได้จัดตั้งหน่วยธุรกิจบริหารงานขนส่งสาธารณะเพื่อบริหารศูนย์ขนส่งสาธารณะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยหน่วยธุรกิจนี้จะทำหน้าที่บริหารจัดการระบบการขนส่งโดยสารและผู้ให้บริการจากสนามบินสุวรรณภูมิไปยังจุดหมายปลายทางและจากปลายทางต่างๆ มายังสนามบิน และเพื่อเพิ่มมูลค่าทางเศรษฐกิจด้วย โดยได้มีการกำหนดแนวทางคัดเลือกรถโดยสาร ซึ่งจะต้องเป็นรถใหม่ มีอุปกรณ์อำนวยความสะดวกที่มีมาตรฐาน โดยเส้นทางดังกล่าวเรียกว่าแอร์พอร์ตเอ็กสเพรส (AE) ประกอบด้วย เส้นทางไป-กลับระหว่าง สุวรรณภูมิ - สีลม / บางลำพู / ถนนวิฑู / และหัวลำโพง

สำหรับท่าอากาศยานอื่นๆ ที่อยู่ในการกำกับดูแลของ ขอ. นั้น ทอท. ได้กำลังศึกษาความเป็นไปได้ที่จะมีการรับโอนท่าอากาศยานบางแห่งมาบริหารเพิ่มเติม เช่น ท่าอากาศยานจังหวัดกระบี่ อุตรธานี อุบลราชธานี ขอนแก่น และพิษณุโลก ซึ่งมีศักยภาพด้านการท่องเที่ยว โดยการนำท่าอากาศยานเหล่านี้ มาบริหารจะทำให้ ทอท. สามารถจัดทำแผนประชาสัมพันธ์ท่าอากาศยานทั่วประเทศได้อย่างมีประสิทธิภาพและครอบคลุมมากขึ้น ขณะเดียวกันก็จะผลักดันนโยบายที่ ทอท. วางไว้ ในการทำให้สนามบินแต่ละจังหวัดเกิดประโยชน์ต่อชุมชนที่ตั้งอยู่ ทั้งในแง่การท่องเที่ยวและการขนส่งสินค้ามากขึ้น

ส่วนจังหวัดพังงา เตรียมโครงการก่อสร้างสนามบินเพื่อการท่องเที่ยวบนเกาะคอเขา ซึ่งขณะนี้ขอ. ได้ศึกษาและออกแบบสนามบินเสร็จเรียบร้อยแล้ว และได้กำหนดงบประมาณการก่อสร้างประมาณ 1,000 ล้านบาท เพื่อขยายเส้นทางการเดินทางมากขึ้น โดยเป็นรูปแบบสนามบินเพื่อการท่องเที่ยว เช่นเดียวกับสนามบินบนเกาะสมุย

และที่ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นอีกประเทศในเอเชียที่มีแนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในระดับที่น่าจับตามองอย่างใกล้ชิด ซึ่งสำหรับความก้าวหน้าในด้านท่าอากาศยาน ของอินเดียนั้น ล่าสุดท่าอากาศยานที่นิวเดลีและที่มุมไบ ได้มีการ privatization โดยเปิดให้สัมปทานแก่เอกชนเข้ามาร่วมลงทุนและบริหาร ในระยะแรกเป็นระยะเวลา 30 ปี โดยจะต้องพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในท่าอากาศยาน เช่น การก่อสร้างทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร อาคารจอดรถ รวมทั้งถนนแห่งใหม่ ทั้งนี้ในปัจจุบัน ท่าอากาศยานทั้งสองแรกไม่สามารถรองรับกับความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินในอินเดีย จึงจำเป็นต้อง privatization

โดยภาพรวมอุตสาหกรรมการบินยังมีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง และมีแนวโน้มที่จะมีการแข่งขันกันในเชิงธุรกิจมากยิ่งขึ้น เนื่องจากในปัจจุบันการคมนาคมทางอากาศได้รับความนิยมมากขึ้น และจากภาวะราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ทำให้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจประเภทนี้เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะสายการบินต่างๆ ทำให้ผู้ประกอบการต้องปรับเปลี่ยนกลยุทธ์ในการแข่งขันและพยายามรักษาความได้เปรียบเทียบในการแข่งขันเอาไว้

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียยังคงมีการเจริญเติบโตอย่างต่อเนื่อง โดยจะเห็นว่าสายการบินจากภูมิภาคอื่นๆ ได้เพิ่มเส้นทางบินและเพิ่มเที่ยวบินมายังประเทศต่างๆ ในภูมิภาคนี้ เช่น สายการบินเอทิฮัด สายการบินเคนยา ซึ่งจุดบินที่ได้รับความนิยมเป็นอย่างมาก คือ ประเทศเวียดนาม และอินเดีย ซึ่งจะเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวของไทยในเรื่องอุตสาหกรรมการบินในอนาคต

นอกจากนี้ ตามที่ธุรกิจการบินและธุรกิจการท่องเที่ยวเป็นธุรกิจที่เกี่ยวข้องกัน ดังนั้น จะเห็นว่าหากมีการพัฒนาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวที่ใด ก็จะทำให้อุตสาหกรรมการบินเริ่มพัฒนาไปสู่ภูมิภาคอื่นๆ เช่น ล่าสุดที่จังหวัดพังงา ซึ่งมีโครงการที่จะก่อสร้างสนามบินเพื่อการท่องเที่ยวบนเกาะคอเขา รวมทั้งการส่งเสริมการท่องเที่ยวในประเทศลาว และเคนยา เป็นต้น

ส่วนทางด้านสนามบินก็มีการแข่งขันกันเพิ่มมากขึ้น โดยหันมาให้ความสำคัญกับอาคารผู้โดยสารราคาถูก ซึ่งประเทศเพื่อนบ้านของเราอย่างมาเลเซียและสิงคโปร์ ก็เปิดให้ให้บริการไปเรียบร้อยแล้ว ในขณะที่อินโดนีเซียก็มีโครงการที่จะสร้างอาคารผู้โดยสารราคาถูกด้วยเช่นกัน ซึ่งเมื่อย้อนกลับมามองในประเทศไทยแล้วอยู่ในสถานการณ์ที่น่าเป็นห่วง เพราะสนามบินสุวรรณภูมิยังไม่เปิดให้บริการ

อีกทั้งยังไม่มีอาคารผู้โดยสารโลว์คอสต์โดยเฉพาะ ซึ่งอาจทำให้ประเทศไทยสูญเสียการเป็นศูนย์กลางการบินประเภทนี้ไป

อย่างไรก็ตาม สำหรับการเปิดให้บริการสนามบินสุวรรณภูมินั้น จะเห็นว่า ในขณะนี้ หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ทั้ง ทอท. และ บวท. ก็กำลังเตรียมความพร้อมของบุคลากรที่จะปฏิบัติงานที่ท่าอากาศยานแห่งใหม่ ทั้งการฝึกอบรมตามสายงานตรงและการฝึกอบรมด้านการบริหาร ดังนั้น สบพ. จึงควรศึกษาถึงความเป็นไปได้ในการจัดการฝึกอบรมดังกล่าวตามความต้องการของหน่วยงานต่างๆ ซึ่งไม่จำเพาะเพียงสองหน่วยงานนั้น หากรวมไปถึงบริษัทด้านการบินและสายการบินต่างๆ ด้วย เพื่อสร้างโอกาสสำหรับ สบพ. ในการเพิ่มศักยภาพในการให้การฝึกอบรม นอกจากนี้ ควรให้ความสำคัญกับการศึกษางานในส่วนปฏิบัติการด้านการบินต่างๆ ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย

แผนวิจัยและพัฒนา

สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน