

สรุปข้อมูลข่าวสารด้านอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำปี พ.ศ.2549

ในช่วงปี พ.ศ. 2549 ที่ผ่านมา ภาพรวมความเคลื่อนไหวของอุตสาหกรรมการบินของโลกและภายในประเทศไทยเองนั้น มีแนวโน้มการเติบโตอย่างชัดเจนและการปรับตัวไปในทิศทางบวก โดยสถิติของสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ หรือ ไออาต้า (IATA : International Air Transport Association) เมื่อเดือนธันวาคม 2549 นี้ พบว่า ผลประกอบการของธุรกิจสายการบินทั่วโลกประจำปี พ.ศ. 2549 ยังคงมีผลประกอบการเป็นลบ แต่ผลการขาดทุน มีเพียง 0.5 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา เท่านั้น จากเดิมซึ่ง IATA เคยคาดการณ์ เมื่อเดือนสิงหาคมที่ผ่านมาไว้ว่า จะมียอดขาดทุนรวมกันถึงประมาณ 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ เมื่อเทียบกับที่ขาดทุนถึง 3.2 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ในปี 2548 ซึ่งตัวเลขผลประกอบการที่ดีขึ้นนี้ แสดงให้เห็นถึงการฟื้นตัวขึ้นของธุรกิจการบิน หลังจากที่อยู่อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคต่างๆ ของโลก โดยเฉพาะในภูมิภาคอเมริกาเหนือ เกิดการชะลอตัวและชะงักงัน มาตั้งแต่ปี พ.ศ.2544 จนต้องประสบภาวะการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง โดยขาดทุนสะสมรวมตั้งแต่ปี 2544-2548 เป็นจำนวนสูงถึง 41 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ อันเนื่องมาจากปัจจัยเชิงลบซึ่งส่งผลกระทบโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบิน ได้แก่ เหตุการณ์วินาศกรรมเมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 สภาวะเศรษฐกิจที่ซบเซา สงครามอันยืดเยื้อระหว่างสหรัฐ-อิรัก รวมทั้งการแพร่ระบาดของโรคซาร์สและไข้หวัดนกในช่วงปี พ.ศ.2546 ซึ่งส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกอย่างมาก ตลอดจนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่ปีก่อน ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยลบที่มีผลต่อเนื่องมาจนถึงปัจจุบัน และคาดว่าจะยังเป็นปัจจัยเชิงลบที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินต่อเนื่องไปจนถึงปี พ.ศ.2550

แต่อย่างไรก็ตาม ผลประกอบการของธุรกิจการบินในปี พ.ศ.2549 ซึ่งขาดทุนเป็นเงิน 0.5 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ นั้น หากไม่นับรวมค่าใช้จ่ายสำหรับการปรับโครงสร้างองค์กรของสายการบินเดลต้าและสายการบินนอร์ธเวสต์ จำนวน 6 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ แล้ว ธุรกิจสายการบินทั่วโลกก็จะพลิกกลับมีกำไรได้เป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี ซึ่งนี่ก็เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการฟื้นตัวของธุรกิจการขนส่งทางอากาศโดยภาพรวม

นอกจากนี้ ในปี พ.ศ.2549 ที่ผ่านมา ยอดคำสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ของบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน 2 บริษัท ได้แก่ Airbus Corporation และ Boeing Company นั้น เป็นจำนวน 824 และ 1,050 ลำ ตามลำดับ รวมยอดคำสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ในปี 2549 เป็นจำนวน 1,874 ลำ เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2548 ซึ่งมียอดคำสั่งซื้อ 1,111 และ 1,029 ลำ ส่วน ปี 2547 ซึ่งมียอดคำสั่งซื้อ 370 และ 277 ลำ ตามลำดับ ยอดคำสั่งซื้อ

เครื่องบินพาณิชย์ดังกล่าว แสดงให้เห็นถึงแนวโน้มการเติบโตของธุรกิจการบิน ซึ่งจะเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

YEAR	AIRBUS	BOEING	TOTAL
2003	284	240	524
2004	370	277	647
2005	1111	1029	2140
2006	824	1050	1874

Table 1 : Number of Aircraft ordered in year 2003-2006

เครื่องบินพาณิชย์ที่มีการกล่าวถึงมากที่สุดในปี พ.ศ.2549 คือ เครื่องบินแอร์บัส เอ380 ซึ่งเป็นเครื่องบินโดยสารที่มีขนาดใหญ่ที่สุดในโลก โดยเป็นเครื่องบินแบบ 2 ชั้น และมีชั้นผู้โดยสารรวม 3 แบบ จุดเด่นของแอร์บัส A 380 คือ การออกแบบที่สอดคล้องกับความต้องการของตลาดและรองรับการเติบโตที่ต่อเนื่องของธุรกิจสายการบิน ในภาวะที่เส้นทางการจราจรที่หนาแน่น สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ระหว่าง 555-840 คน โดยในระยะทางไกล บรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวได้มาก 555 คน สำหรับ ส่วนระยะทางใกล้หรือการบินเฉพาะในประเทศ สามารถบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวได้มากถึง 700 คน ในขณะที่ภายในปี พ.ศ.2554 จะมีสนามบินกว่า 70 แห่งทั่วโลกสามารถรองรับได้ ซึ่งขณะนี้มากกว่า 38 สนามบินที่สามารถรองรับได้ รวมทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย

ส่วนคำสั่งซื้อ ขณะนี้มีจำนวนทั้งหมด 167 ลำ จากสายการบิน 15 สายการบิน ในภูมิภาคเอเชีย รวม 66 ลำ ได้แก่ สายการบินแอร์ ฟรานซ์ 10 ลำ ไซนา เซาท์เทิร์น 5 ลำ เอมิเรตส์ 43 ลำ เอธิฮัด 4 ลำ ไอแอลเอฟซี 10 ลำ คิงส์ ฟิชเชอร์ แอร์ไลน์ 5 ลำ โคเรียน แอร์ 5 ลำ ลูฟท์ ฮันซ่า 15 ลำ มาเลเซีย แอร์ไลน์ 6 ลำ แควนตัส แอร์เวย์ 20 ลำ การ์ต้า แอร์เวย์ 2 ลำ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ 20 ลำ เวอร์จิน แอตแลนติก 6 ลำ ยูพีเอส 10 ลำ และการบินไทย 6 ลำ โดยแอร์บัส A380 พร้อมจะให้บริการแก่ผู้โดยสารในปี พ.ศ.2550 ซึ่งสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส จะรับมอบเป็นสายการบินแรกในเดือนตุลาคม 2550

อย่างไรก็ตาม โบอิงกรุ๊ป กลุ่มบริษัทผู้ผลิตอากาศยานรายใหญ่ของสหรัฐอเมริกา คาดการณ์แนวโน้มสถานการณ์ความต้องการเครื่องบินพาณิชย์ ไว้ว่า สายการบินต่างๆ ทั่วโลกจะทุ่มเงินรวมแล้วถึง 2.6 ล้านล้านดอลลาร์สหรัฐ (ประมาณ 98.8 ล้านล้านบาท) ในการซื้อเครื่องบินใหม่ในอีก 20 ปีข้างหน้า โดยสายการบินเหล่านี้จะขยายฝูงบินด้วยเครื่องบินขนาดเล็กขนาดความจุ 100-400 ที่นั่ง ซึ่งความต้องการเครื่องบินขนาดเล็กที่มีทางเดินระหว่างแถวที่นั่งตอนเดียวและสองตอน กำลังเพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ นอกจากนี้

จากต้นทุนราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น คาดว่าสายการบินจำนวนมากจะปรับปรุงฝูงบินด้วยเครื่องบินที่มีขนาดเล็กลงและเครื่องบินที่ประหยัดน้ำมันยิ่งขึ้น และภายในปี พ.ศ.2568 สายการบินทั่วโลกจะได้รับการส่งมอบเครื่องบินโดยสารและเครื่องบินขนส่งสินค้าใหม่ราว 27,200 ลำ หรือคิดเป็นสองเท่าของฝูงบินทั้งหมดของโลกในขณะนี้ โดยตลาดการบินที่ต้องการเครื่องบินใหม่มากที่สุด คือ ภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะจีนและอินเดีย ซึ่งมีการเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36

อย่างไรก็ดี คำคาดการณ์ดังกล่าวของโบอิงขัดคำคาดการณ์ของแอร์บัส ซึ่งเชื่อว่า ความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่จะมีมากขึ้นในอนาคต แต่เครื่องบินแอร์บัส เอ380 ของแอร์บัสจะเป็นสิ่งสำคัญที่จะพิสูจน์คำคาดการณ์ดังกล่าว

ปัจจัยในเชิงบวกที่ทำให้ธุรกิจสายการบินปรับตัวไปในทิศทางที่ดีขึ้น คือ เศรษฐกิจโลกและการค้าระหว่างประเทศที่มีการเติบโตดี โดยอัตราการเติบโตทางเศรษฐกิจของโลก ในปี พ.ศ.2549 อยู่ที่อัตราร้อยละ 3.9 เมื่อเปรียบเทียบกับปี 2548 ซึ่งอัตราการเจริญเติบโตอยู่ที่ ร้อยละ 3.6 ประกอบกับความต้องการเดินทางท่องเที่ยวในหลายภูมิภาคของโลก ทำให้ปริมาณการเดินทางและการขนส่งสินค้าทางอากาศขยายตัวเพิ่มขึ้น จะเห็นได้จากอัตราเติบโตของการเดินทางโดยสารทางอากาศ (Passenger Traffic) และการขนส่งสินค้าทางอากาศ (Freight traffic) ในช่วง 10 เดือนแรกของปี 2549 ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 5.8 และร้อยละ 4.9 ตามลำดับ เมื่อเทียบกับช่วงเวลาเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ การเติบโตดังกล่าวปรากฏในหลายภูมิภาคของโลก ไม่ว่าจะเป็นในแถบเอเชีย-แปซิฟิก แอฟริกา ยุโรป อเมริกาเหนือ และโดยเฉพาะอย่างยิ่งในแถบตะวันออกกลางที่มีการขยายตัวอย่างเด่นชัดด้วยอัตราเติบโตในระดับร้อยละ 16-18 ในช่วงเวลาดังกล่าว สืบเนื่องจากเศรษฐกิจของกลุ่มประเทศในแถบนี้ขยายตัวดี เพราะรายได้ประชาชาติเพิ่มขึ้นจากราคาน้ำมันที่แพงขึ้น การเติบโตของปริมาณการเดินทางโดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศของโลกดังกล่าว จึงทำให้รายได้ของธุรกิจสายการบินเพิ่มขึ้นในอัตราที่มากกว่าการเพิ่มขึ้นของต้นทุนการดำเนินงาน แม้ในสถานการณ์ที่ราคาน้ำมันแพงขึ้น ส่งผลให้ภาวะขาดทุนของธุรกิจสายการบินทั่วโลกบรรเทาลง

ในปี พ.ศ.2549 ที่ผ่านมานั้น ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง เป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอย่างมีนัยสำคัญ โดยเป็นเหตุให้ต้นทุนการดำเนินงานของสายการบินเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งในปี 2549 นี้ ค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงของสายการบินที่เป็นเงินสูงถึง 112 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งคิดเป็น ร้อยละ 23 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด โดยค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 66 เหรียญสหรัฐต่อบาเรลล์ เปรียบเทียบกับเมื่อปี 2548 ซึ่งค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเงิน 91 พันล้านเหรียญสหรัฐ หรือ ร้อยละ 22 โดยค่าเฉลี่ยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ที่ 54.5 เหรียญสหรัฐต่อบาเรลล์

อย่างไรก็ตาม แนวทางที่บริษัทการบินในภูมิภาคต่างๆ ใช้ในการปรับตัว เพื่อรองรับสภาวะการณ์ของต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ คือ การปรับปรุงการบริหารจัดการของบริษัทให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น การควบคุมต้นทุนประกอบการและปรับลดต้นทุนในการปฏิบัติงานที่ไม่เกี่ยวกับเชื้อเพลิงลง และพิจารณาปรับเพิ่มค่าธรรมเนียมการบินอื่นๆ ขึ้น โดยเฉพาะค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) ซึ่งส่งผลกระทบให้ราคาตั๋วโดยสารเครื่องบินสูงขึ้นประมาณร้อยละ 15-20 รวมทั้งการวางแผนกลยุทธ์ทางธุรกิจ เพื่อส่งเสริมการตลาดที่มีศักยภาพ

นอกจากนี้ ความปลอดภัยและนริภัยการบิน ยังคงเป็นประเด็นที่ต้องให้ความสำคัญ และเป็นประเด็นที่มีผลต่ออุตสาหกรรมการบินในปี พ.ศ.2549 อย่างยิ่ง สืบเนื่องมาจากเหตุการณ์วินาศกรรมเมื่อเดือนกันยายน 2544 และการก่อการร้ายบนเครื่องบิน มาจนถึงปัจจุบันกับเหตุการณ์ที่ทางการประเทศอังกฤษ พบแผนก่อการร้ายบนเครื่องบิน เมื่อวันที่ 10 สิงหาคม 2549 ที่ผ่านมา ซึ่งนับปัจจัยในเชิงลบอีกปัจจัยหนึ่งที่มีผลโดยตรงกับอุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะอย่างยิ่งในสหรัฐอเมริกาและอังกฤษ ซึ่งส่งผลให้เกิดการชะงักงันของการเดินทางทางอากาศ และมีการนำมาตรการรักษาความปลอดภัยอย่างเข้มงวดเป็นพิเศษในทุกเที่ยวบินที่จะเดินทางไปยังประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกา เพื่อให้เป็นไปตามข้อกำหนดของ Transportation Security Administration (TSA) ของประเทศสหรัฐอเมริกา และ British Airport Authority (BAA) ของประเทศอังกฤษ ซึ่งกำหนดให้ผู้โดยสารและสายการบินที่จะทำการบินไปประเทศอังกฤษและสหรัฐอเมริกาต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด เพื่อความปลอดภัยและความมั่นคงของโลก และนำไปสู่การร่วมลงนามในข้อตกลงว่าด้วยการเปิดเผยข้อมูลจำเป็นของผู้โดยสาร ระหว่างสหรัฐอเมริกาและสหภาพยุโรป ซึ่งภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว กำหนดให้สายการบินต่างๆ ของยุโรปต้องแจ้งข้อมูลที่จำเป็นของผู้โดยสาร ก่อนที่จะได้รับอนุญาตให้ร่อนลงจอดที่สนามบินต่างๆ ในสหรัฐอเมริกา อย่างไรก็ตาม ข้อตกลงดังกล่าว เป็นข้อตกลงฉบับชั่วคราว ซึ่งจะมีผลบังคับถึงเดือน ก.ค. 2550 เท่านั้น

อย่างไรก็ตาม ในปี พ.ศ.2549 นี้ นับเป็นปีทองของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งจะเห็นได้ว่าการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยสามารถทำรายได้เกินคาด และเริ่มพัฒนาเส้นทางการบิน ไปสู่เส้นทางบินระหว่างประเทศมากยิ่งขึ้น รวมทั้งมีสายการบินต้นทุนต่ำเกิดขึ้นเป็นจำนวนมากในประเทศต่างๆ ทั้งนี้ เนื่องจากค่าจ้างแรงงานของสายการบินในเอเชียนั้น คิดเป็นร้อยละ 20 ของต้นทุนการบริหารจัดการ เมื่อเทียบกับร้อยละ 30 ในยุโรป และร้อยละ 38 ในสหรัฐอเมริกา ประกอบกับจำนวนสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียที่มีจำนวนน้อยกว่า โดยคิดเป็นร้อยละ 6 เมื่อเปรียบเทียบกับ ร้อยละ 35 ในยุโรป และร้อยละ 45 ในสหรัฐอเมริกา แม้ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในสหรัฐอเมริกา ซึ่งมีการแข่งขันที่สูง แต่โดยรวมในปี พ.ศ.2549 นั้น ก็คาดว่าสายการบินต้นทุนต่ำต่างๆ ได้แก่ Southwest Airlines, American's parent, Continental Airlines, Alaska Air, JetBlue และ AirTran จะสามารถมีผลประกอบการเป็นบวก แม้ว่าจะมีสายการบินต้นทุนต่ำบางแห่งที่ต้องปิดตัวลงในปี เช่น Independence Air

สำหรับแนวโน้มธุรกิจการบินของโลกในปี พ.ศ.2550 นั้น หากแนวโน้มการเติบโตของการเดินทางโดยสารและการขนส่งสินค้าทางอากาศมีเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ IATA คาดว่า ธุรกิจสายการบินของโลก จะสามารถกลับมามีผลประกอบการเป็นบวก และมีกำไรถึง 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ แต่ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็จะยังคงเป็นปัจจัยในเชิงลบต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวม

ส่วนความเปลี่ยนแปลงที่จะเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของโลกในปีหน้านั้น ที่ชัดเจนที่สุด คือ การเปลี่ยนแปลงระบบการออกตั๋วโดยสารเครื่องบิน โดย IATA ได้ออกข้อกำหนดให้บริษัทสายการบินสมาชิก IATA ทั้ง 261 แห่ง ทั่วโลก จะต้องปรับเปลี่ยนระบบการปฏิบัติงาน โดยเปลี่ยนแปลงระบบการออกตั๋วโดยสารเครื่องบิน ซึ่งจะยกเลิกการใช้ตั๋วกระดาษ และจะใช้ตั๋วอิเล็กทรอนิกส์เพียงอย่างเดียว ซึ่งจะต้องดำเนินการให้แล้วเสร็จในภายในปี พ.ศ.2550 รวมทั้ง การเตรียมพร้อมของหน่วยงานด้านการบิน โดยเฉพาะ บริษัทสายการบิน และหน่วยงานด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ สำหรับ ICAO Language Proficiency Requirements ซึ่งจะมีผลบังคับในปี พ.ศ. 2551

อุตสาหกรรมการบินของไทย

จากแนวโน้มการเติบโตด้านธุรกิจขนส่งและเศรษฐกิจในภาพรวมที่ดีขึ้นของไทย จึงทำให้ อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2549 ที่ผ่านมา มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง โดยปริมาณความต้องการการเดินทางและการขนส่งทางอากาศเพื่อการค้าและการท่องเที่ยวมีเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะ การท่องเที่ยวไทยในปีที่ผ่านมา นับเป็นปัจจัยในเชิงบวกที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งสถานการณ์การท่องเที่ยวของประเทศไทยมีการฟื้นตัว ตั้งแต่ปลายปี 2548 และเติบโตต่อเนื่องถึงปัจจุบัน โดยในไตรมาสแรกของปี 2549 มีจำนวนนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นเฉลี่ยร้อยละ 29.7 ส่วนช่วงไตรมาสที่ 3-4 ของปี 2549 คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 25 คิดเป็นจำนวน 14.5 ล้านคน ส่วนตลาดในประเทศ ในปี 2549 คาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวรวม 79.33 ล้านคน นอกจากนี้ จากการสำรวจและจัดอันดับความนิยมของนิตยสารด้านการท่องเที่ยว Conde Nast Traveler และ VISA ระบุไทยยังอยู่ในกลุ่มกระแสการท่องเที่ยวที่กำลังมาแรง โดยอยู่ในอันดับที่ 18 ของโลกและอยู่ในอันดับ 2 ของเอเชีย

ทั้งนี้ เนื่องจาก อุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวมีความสัมพันธ์เกี่ยวเนื่องกัน และเป็นอุตสาหกรรมที่สนับสนุนกันและกัน ซึ่งในปีที่ผ่านมา การท่องเที่ยวที่เติบโตขึ้น ก็ทำให้เกิดการพัฒนาอุตสาหกรรมการบิน ทั้งในเรื่องการเพิ่มจำนวนเส้นทางทางบินและจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน การเปิดเสรีการบิน การพัฒนาของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมถึงการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ

นอกจากนี้ นโยบายของรัฐบาลที่ส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ รวมทั้งการเตรียมวางยุทธศาสตร์ของการพัฒนาความเป็นศูนย์กลางการบินในประเทศ คือ การพัฒนาความเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคให้เกิดขึ้นในทุกจังหวัดที่มีความสำคัญ ทั้งทางด้านการค้าและท่องเที่ยวให้สอดคล้องกับความต้องการและพัฒนาท้องถิ่นในแต่ละชุมชน ก็เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมอุตสาหกรรมการบินของไทย ซึ่งได้นำไปสู่**นโยบายการเปิดเสรีการบิน** โดยตั้งเป้าที่จะเปิดเสรีการบินในกลุ่มประเทศอาเซียนให้ได้ทุกจุด ภายในปี 2553 พร้อมการเจรจาสิทธิการบินกับประเทศต่างๆ ให้มากขึ้น โดยปัจจุบันประเทศไทยมีจุดบินรวม 104 จุดทั่วโลก ทั้งนี้ เพื่อส่งเสริมให้มีการขยายเที่ยวบินและจุดบินระหว่างประเทศให้มากขึ้น

นโยบายการเปิดเสรีการบินของรัฐบาล เป็นปัจจัยหนึ่งที่ส่งเสริมให้มีผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมการบินของไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งช่วยพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย แต่ในขณะเดียวกัน รัฐบาลจะต้องควบคุมการพัฒนาให้เป็นไปอย่างสมดุลและสอดคล้องกันในทุกปัจจัยองค์ประกอบ ทั้งด้านคุณภาพและปริมาณด้วย

ส่วนปัจจัยเชิงลบที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ก็ไม่แตกต่างจากอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคหรือของโลก นั่นก็คือ **ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่มีราคาสูงขึ้น** ซึ่งทำให้ต้นทุนการดำเนินงานของธุรกิจการบินเพิ่มสูงขึ้น และเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในปี 2549 ที่ผ่านมามีผลกำไรจากการดำเนินงานลดลง เหลือเพียง 1.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อเทียบกับกว่า 2.1 พันล้านเหรียญสหรัฐในปี 2548 แม้อุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคนี้จะมีการเติบโตค่อนข้างดีเทียบกับภูมิภาคอื่นๆ ก็ตาม

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นนี้ เป็นปัจจัยหลักที่ทำให้ธุรกิจสายการบินของไทย ทั้งสายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำ ต้องมีการปรับตัวให้เหมาะสมกับสถานะทางเศรษฐกิจ

1. การปรับกลยุทธ์บริหารงาน เพื่อลดต้นทุนการดำเนินการ โดยเฉพาะต้นทุนในส่วนที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง
2. การปรับปรุงการปฏิบัติการบิน เช่น การปรับลดเส้นทางการบิน/จำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ไม่สร้างกำไร เพื่อเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของแต่ละสายการบิน
3. การสร้างความร่วมมือกับสายการบินอื่นๆ เช่น การทำ code-sharing เพื่อเป็นการเชื่อมเครือข่ายการบินของสายการบินคู่สัญญา
4. การปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel surcharge) ค่าบัตรโดยสารเครื่องบิน ตามอัตราเพดานค่าธรรมเนียมน้ำมันมาตรฐาน และโครงสร้างอัตราค่าโดยสารในเส้นทางภายในประเทศ ที่

คณะกรรมการบินพลเรือนเห็นชอบ รวมไปถึงการปรับเพดานค่าบริการจราจรทางอากาศของ บพท. ด้วย ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับต้นทุนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น

อย่างไรก็ตาม ต้นทุนในการดำเนินการที่สูงขึ้นนี้ ทำให้ค่าบัตรโดยสารเครื่องบินมีราคาแพงขึ้น ส่งผลเสียต่ออุปสงค์ในการเดินทางขนส่งทางอากาศ ซึ่งอาจเป็นปัจจัยลบต่อการขยายตัวของธุรกิจการบินของไทย

นอกจากนี้ การพัฒนาของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยในช่วงปีที่ผ่านมา ที่มีการเติบโตขึ้นอย่างมากนั้น เป็นสิ่งที่ยังคงต้องพิจารณาอย่างใกล้ชิด เพราะเป็นอีกหนึ่งปัจจัยที่มีผลต่ออุตสาหกรรมการบินโดยรวม เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำนี้ ทำให้เกิดภาวะการแข่งขันรุนแรงจากสายการบินต้นทุนต่ำที่ได้เข้ามาแย่งส่วนแบ่งตลาด โดยมีการตัดราคาและขอมลลดอัตราค่าโง ซึ่งสายการบินต้นทุนต่ำนี้ เคยส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของสหรัฐอเมริกาทรุดตัวลงและมีสภาพขาดทุน เป็นตัวอย่างให้เห็นแล้ว

ในปี 2549 ที่ผ่านมา นับเป็นปีทองของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนับว่ามีการพัฒนาไปอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง แม้ในสภาวะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแพงเช่นนี้ ซึ่งเป็นการพัฒนาที่สอดคล้องกับการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชีย โดยการพัฒนาที่เกิดขึ้นนั้น มีทั้งการเปิดตัวขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำแห่งใหม่ ทั้งการพัฒนาศักยภาพของฝูงบิน ในเรื่องคุณภาพและปริมาณ การขยายเส้นทางการบิน ทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้ครอบคลุมจุดหมายปลายทางได้มากที่สุด ตลอดจนการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินที่ให้บริการในแต่ละเส้นทางบิน

จุดหมายปลายทางในประเทศสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น โดยมากเป็นจังหวัดใหญ่ๆ เช่น เชียงใหม่ ภูเก็ต อุบลราชธานี และจังหวัดที่เป็นแหล่งท่องเที่ยว เช่น กระบี่ เชียงราย สุราษฎร์ธานี โดยเฉพาะกระบี่ เป็นจุดหมายปลายทางสำคัญของทุกสายการบินต้นทุนต่ำ ส่วนในต่างประเทศนั้น จุดหมายปลายทางจะครอบคลุมประเทศในภูมิภาค ได้แก่ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม ลาว พม่า รวมทั้งประเทศจีนเป็นหลัก ซึ่งต่อไปอาจขยายเส้นทางบินไปถึงอินเดีย

และในอนาคตนั้น คาดว่า สายการบินต้นทุนต่ำ จะขยายเส้นทางบินเพิ่มขึ้น และจะต้องทำการบินทดแทนในเส้นทางบินที่สายการบินปกติดำเนินการขาดทุน ซึ่งสายการบินปกติจะพิจารณาปรับลดเส้นทางบินในประเทศที่ไม่ทำกำไร และจะมอบให้สายการบินต้นทุนต่ำเป็นผู้ดำเนินการแทน เช่น การปรับลดจำนวนเที่ยวบิน เชียงใหม่-แม่ฮ่องสอนลง ของ บกท. เพื่อเตรียมให้นักแอร์ทำการบินแทน

อย่างไรก็ตาม สายการบินต้นทุนต่ำ มีบทบาทมากยิ่งขึ้นในอุตสาหกรรมการบินของไทย และ แนวโน้มการเจริญเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้นก็ยังมีความต่อเนื่อง ซึ่งในปีที่ผ่านมา สายการบินต้นทุนต่ำ ไม่ว่าจะเป็น ไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ หรือ วันทูโก ต่างก็สามารถเจาะตลาดสายการบินในแต่ละประเทศได้สำเร็จ แม้ว่ากลุ่มเป้าหมายของสายการบินต้นทุนต่ำกับสายการบินปกติอาจจะเป็นคนละกลุ่มกัน แต่สายการบินต้นทุนต่ำก็นับเป็นปัจจัยเสี่ยงและส่งผลกระทบต่อการทำงานของสายการบินอื่นๆ การเพิ่มจำนวนขึ้นของสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งการพัฒนาศักยภาพด้านการให้บริการของสายการบินต้นทุนต่ำในไทย ทำให้บรรยากาศการแข่งขันของธุรกิจการบินสูงขึ้นอย่างมาก ทั้งการแข่งขันของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศไทยด้วยกันเอง ตลาดสายการบินต้นทุนต่ำกับสายการบินปกติภายในประเทศไทย รวมไปถึงการแข่งขันของตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาค

ปัจจัยที่อาจส่งผลทำให้สายการบินต้นทุนต่ำมีอัตราการเติบโตที่รวดเร็วนั้น ได้แก่

1. ความได้เปรียบเรื่องราคาโดยสายเครื่องบินที่ถูกกว่า สร้างแรงจูงใจให้เกิดอุปทาน เนื่องจากการบริการและสิ่งอำนวยความสะดวกที่ไม่จำเป็นต่างๆ ถูกตัดออกไป ทำให้ต้นทุนการบริหารจัดการต่ำกว่า สามารถจำหน่ายบัตรโดยสารในราคาที่ถูกลงได้
2. กลยุทธ์การตลาด ทั้งการโฆษณาประชาสัมพันธ์และการส่งเสริมการขาย ซึ่งช่วยลดขายในเรื่องราคาต่ำกว่าเป็นกลยุทธ์หลัก
3. การสนับสนุนจากสายการบินใหญ่ที่ถือหุ้นอยู่ สายการบินต้นทุนต่ำหลายสายการบินที่เปิดให้บริการนั้น ส่วนใหญ่จะมีสายการบินใหญ่ของประเทศนั้นๆ ถือหุ้นอยู่ จึงทำให้ได้รับการสนับสนุนในเรื่องของทรัพยากรต่างๆ จากบริษัทสายการบินแม่

สายการบินต้นทุนต่ำ ยังเป็นส่วนสำคัญในการสร้างค่านิยม ทักษะ และพฤติกรรมใหม่ๆ ที่มีต่อการเดินทางขนส่งทางอากาศ ให้เกิดขึ้นแก่คนไทยด้วย แต่อย่างไรก็ตาม เรื่องมาตรฐานความปลอดภัย ทั้งการเดินทางทางอากาศ และ มาตรฐานการซ่อมบำรุง เป็นสิ่งที่สายการบินต้นทุนต่ำทุกแห่ง ต้องให้ความสำคัญเป็นอย่างสูง

ในปี 2549 นั้น เหตุการณ์ที่ต้องบันทึกไว้ในประวัติศาสตร์ด้านการบินของไทย อีกหนึ่งเหตุการณ์ คือ การเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้เปิดให้บริการอย่างเป็นทางการแล้ว เมื่อวันที่ 28 กันยายน 2549 พร้อมกับการปิดการใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ ซึ่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมินี้มีความสำคัญอย่างยิ่งในการสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ของไทย ในการเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศในภูมิภาค

ท่าอากาศยานนั้น ถือเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญยิ่งสำหรับระบบการขนส่งของประเทศไทย และเป็นปัจจัยที่สนับสนุนการสร้างรายได้ให้กับประเทศได้ นอกจากนี้ แนวโน้มความต้องการใช้ท่าอากาศยาน

ยานในการขนส่งสินค้า ก็จะมากกว่าการขนส่งทางอื่นๆ ดังนั้น จึงจำเป็นต้องคิดถึงผลตอบแทนทางเศรษฐกิจที่สูงจากการที่มีสนามบิน และต้องคำนึงถึงความสามารถในการแข่งขันทางเศรษฐกิจเป็นสำคัญ เนื่องจากขณะนี้ หลายประเทศในภูมิภาคเล็งเห็นถึงความได้เปรียบดังกล่าวและได้พัฒนาท่าอากาศยาน เพื่อเพิ่มศักยภาพของอุตสาหกรรมการบินของตน ซึ่งจะกลายเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และของประเทศไทย โดยเฉพาะจีน เวียดนาม สิงคโปร์ มาเลเซีย และคูโบ อาจทำให้ไทยสูญเสียเป้าหมายการเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคนี้ไปได้

อย่างไรก็ตาม ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นเรื่องที่ใหญ่และมีความสำคัญมาก จำเป็นต้องได้รับการแก้ไขโดยด่วน เพื่อสร้างความเชื่อมั่นและภาพลักษณ์ที่ดีกลับคืนมาให้แก่ ทอท. และประเทศไทย โดยประเด็นเร่งด่วน 3 เรื่อง คือ

1. การปรับปรุงสิ่งอำนวยความสะดวกในอาคารและลานจอดเครื่องบินเพิ่มเติม ทั้งส่วนของผู้โดยสารและส่วนของผู้ขนส่งสินค้าทางอากาศ การเข้าถึงสนามบินและลานจอดรถ อาคารผู้โดยสารต้นทุ่น ท่า และการก่อสร้างสิ่งอำนวยความสะดวกบริเวณอาคารจอดโดยสาร รวมทั้งการลงทุนใหม่ก่อสร้างที่พัก รถแท็กซี่มอเตอร์คิว
2. มลพิษทางเสียงที่ก่อให้เกิดผลกระทบต่อชุมชนซึ่งขยายไปมากกว่า 20 ชุมชน
3. การจัดการระบบบริการที่จะอำนวยความสะดวกให้กับผู้โดยสารและผู้ให้บริการทุกกลุ่ม รวมทั้งเรื่องมาตรการการรักษาความปลอดภัยของผู้ปฏิบัติงานในท่าอากาศยานและผู้ให้บริการ

รวมถึงปัญหาเรื่องเกี่ยวกับความโปร่งใสและปัญหาคอร์รัปชัน ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นปัญหาใหญ่ที่ทำให้นักลงทุนจากต่างชาติวิตก และอาจหันไปลงทุนในประเทศมาเลเซีย และเวียดนามแทน

อย่างไรก็ตาม การพิจารณาทางเลือกระหว่าง การใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ คู่กับ ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในเชิงพาณิชย์ ทั้ง 2 แห่ง (twin airport) หรือ การใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว (single airport) ก็ยังไม่มีนโยบายเป็นข้อสรุปที่ชัดเจน รวมทั้งแนวทางการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานกรุงเทพ ในกรณีที่จะใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียว ก็ยังคงเป็นที่พิจารณากันอยู่ ซึ่งล่าสุดนั้น จะใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ สำหรับทำกิจกรรมด้านการบินต่อไปในส่วนของการบินทั่วไป และเช่าเหมาลำ และให้เป็นศูนย์ซ่อมอากาศยานสำหรับเครื่องบินทุกประเภทที่มีอยู่ในประเทศไทย และเป็นศูนย์ซื้อขายอะไหล่เครื่องบิน

ในขณะเดียวกันจากประเด็นเรื่องนโยบายการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานกรุงเทพ ที่ยังไม่ได้ข้อยุติที่ชัดเจน ประกอบกับการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำของไทย นับเป็นตลาดที่มีการแข่งขันค่อนข้างสูง โดยแต่ละสายการบินต้นทุนต่ำ ทั้งไทยแอร์เอเชีย นกแอร์ และวันทูโก

ต่างก็พยายามนำกลยุทธ์ทางการตลาดต่างๆ มาใช้เพื่อสร้างรายได้เปรียบในการแข่งขัน และต้องปรับตัวสำหรับการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิด้วย โดยได้มีการเรียกร้องให้ ทอท. พิจารณาให้ความช่วยเหลือ โดย การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ ที่สุวรรณภูมิ หรือ การย้ายกลับไปใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง

ทั้งนี้ เนื่องจากสายการบินต้นทุนต่ำของไทยต่างประสบกับปัญหาค่าใช้จ่ายที่สูงขึ้นถึงร้อยละ 15-20 หลังจากการใช้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น เช่น การให้บริการสะพานเทียบเครื่องบิน การใช้รถบรรทุกส่งผู้โดยสารไปยังเครื่องบิน ซึ่งอาจพิจารณาอนุญาตให้ใช้ท่าอากาศยานกรุงเทพ เป็นท่าอากาศยานสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ หรือหากจะใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็น single airport ทอท. ก็ต้องลงทุนก่อสร้างอาคารผู้โดยสารต้นทุนต่ำขึ้นที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ อย่างไรก็ตาม ถ้าเลือกใช้ทั้ง 2 สนามบิน อัตราการแข่งขันระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำและสายการบินปกติ ก็จะรุนแรงมากขึ้น

ทอท. ควรเร่งพิจารณาหาข้อสรุปในประเด็นเรื่องอาคารผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำโดยด่วน ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคนี้ ต่างเริ่มดำเนินการในเรื่องอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำอย่างเป็นรูปธรรมแล้ว ซึ่งจุดนี้เอง ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่จะส่งเสริมและช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางด้านการขนส่งทางอากาศให้แก่ประเทศที่มีความพร้อมกว่าไปได้ อย่างเช่น สิงคโปร์ และ มาเลเซีย ตลอดจนเป็นการรองรับการเจริญเติบโตของธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนี้ด้วย

ประเทศมาเลเซียได้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำ ที่ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ (KLIA) ซึ่งจะเป็นอาคารสำหรับผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำแห่งแรกของภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ ซึ่งมาเลเซียคาดหวังจะให้อาคารผู้โดยสารสายการบินต้นทุนต่ำนี้ ช่วยผลักดันให้ท่าอากาศยานนานาชาติกัวลาลัมเปอร์ได้เป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้ (regional aviation hub) และคาดว่าจะมีผู้โดยสารมาใช้บริการในปีแรกประมาณ 5-6 ล้านคน และจะเพิ่มมากขึ้นในปีต่อไป โดยมีผู้ให้บริการหลักคือ สายการบินแอร์เอเชีย ส่วนประเทศสิงคโปร์ ได้ก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับการบินต้นทุนต่ำ (Budget Terminal) ที่สนามบินชางอี เป็นที่เรียบร้อยแล้วเช่นกัน ภายใต้อำนาจ "Airport Boulevard" เพื่อรองรับลูกค้าสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งเที่ยวบินสายการบินต้นทุนต่ำในปัจจุบัน คิดเป็นร้อยละ 10 ของเที่ยวบินขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดของสิงคโปร์ และธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำนี้ จะมีอัตราการเจริญเติบโตที่สูงมากในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในช่วงสองสามปีนี้

ในขณะนี้ ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ คือภูมิภาคที่มีการเจริญเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำรวดเร็วที่สุดในเอเชีย และการเปิดให้บริการอาคารผู้โดยสาร โลว์คอสต์โดยเฉพาะนั้น เป็นยุทธศาสตร์การ

บินที่น่าจับตามอง ลักษณะภายในอาคารผู้โดยสารโลว์คอสต์นั้น อาจจะลดทอนความสะดวกสบายสำหรับผู้โดยสารลง อย่างเช่น ทางเดินเลื่อนอัตโนมัติ ถือเป็นส่วนเกินที่ถูกตัดออกไป เป็นต้น แต่ว่าระบบหรืออุปกรณ์มาตรฐานสำหรับการเดินทางทางอากาศนั้นยังคงมีอยู่ครบถ้วน แต่ความสำคัญของอาคารผู้โดยสารประเภทนี้ อยู่ที่ทำให้เกิดการประหยัดขึ้นได้จริง ที่เป็นประโยชน์มากสำหรับสายการบินราคาถูก ที่ค่าจอดเทียบค่าธรรมเนียมต่างๆ จะถูกลงกว่าอาคารผู้โดยสารแบบปกติ สำหรับนักเดินทางแล้ว ภาษีมั้ยค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินก็จะถูกลงด้วย การแข่งขันในการเปิดให้บริการท่าอากาศยานสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำเป็นแนวโน้มการพัฒนาธุรกิจสนามบินที่กำลังมีการแข่งขันอย่างรุนแรงในปัจจุบัน อันสอดคล้องกับกระแสการขยายตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ ซึ่งในขณะนี้เกือบจะทุกประเทศ ล้วนมีการจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาให้บริการทั้งสิ้น ดังนั้น การเร่งเปิดให้บริการของท่าอากาศยานสำหรับโลว์คอสต์ จึงเป็นยุทธศาสตร์หนึ่งในการพัฒนาธุรกิจสนามบิน นอกจากมาเลเซียและสิงคโปร์แล้ว อินโดนีเซียก็มีโครงการที่จะเปิดอาคารผู้โดยสารสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางโดยสายการบินราคาถูกเช่นกัน

นอกเหนือจาก การพัฒนาของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยแล้ว ในปี 2549 ซึ่งเป็นปีที่อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทยพลิกฟื้นตัวขึ้นอีกครั้ง และเป็นจุดแข็งที่จะช่วยให้อุตสาหกรรมการบินของไทย ขยายตัวตามด้วย และ การเช่าเหมาลำอากาศยาน ก็เป็นอีกกิจการหนึ่งของอุตสาหกรรมการบินที่มีแนวโน้มการขยายตัวเข้ามาในตลาดของไทยด้วยเช่นกัน

ในปี 2549 ที่ผ่านมา ประเทศไทยเป็นจุดหมายปลายทางของบริษัทสายการบินเช่าเหมาลำมากขึ้น ซึ่งโดยมากเป็นสายการบินต่างชาติ เช่น สายการบิน Far Transport Corp. ของไต้หวัน สายการบิน ทรานแอร์โร่ ฟอर्स ของ รัสเซีย เป็นต้น โดยผู้โดยสารหลักเป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาท่องเที่ยวในประเทศไทย โดยเฉพาะจังหวัดในภาคใต้

การที่ธุรกิจเช่าเหมาลำขยายตัวมากขึ้น และในอนาคต ก็คาดว่า จะมีเที่ยวบินเช่าเหมาลำบินมายังประเทศไทยเพิ่มมากขึ้น นั้นหมายความว่า ท่าอากาศยานของไทย โดยเฉพาะท่าอากาศยานในภูมิภาค จะต้องให้บริการรองรับอากาศยานเช่าเหมาลำนี้ ในลักษณะของ FBO

นอกจากนี้ แนวโน้มการให้บริการเช่าเหมาลำของไทย ก็จะมีมากขึ้น แต่ปัจจัยที่ต้องพิจารณาประกอบ ก็คือ ภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่ปรับตัวสูงขึ้น ประกอบกับสถานการณ์ความไม่สงบใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ ซึ่งมีผลต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว อย่างไรก็ตาม ในปี 2549 นั้น มีการยื่นขออนุญาตประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ จำนวนถึง 18 บริษัท แม้ว่า บางบริษัทยังไม่ได้ดำเนินการ ทำให้ในปัจจุบัน กรมการขนส่งทางอากาศได้ให้ใบอนุญาต ไปแล้ว รวม 41 บริษัท โดยมีทั้งประกอบธุรกิจการบิน แอร์แท็กซี่ การลากป้ายโฆษณา บินบอลลูน ฯลฯ ยังไม่รวมสายการบินแห่งใหม่ที่

กำลังเตรียมการเปิดตัวขึ้น เช่น เชียงใหม่แอร์เวย์ส สายการบินใหม่ที่มีแผนจะเปิดตัวขึ้นเร็วๆนี้ ซึ่งจะทำให้การบินจากภาคเหนือของประเทศไทยมุ่งสู่ทางตอนใต้ของประเทศจีน เพื่อรับส่งนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนที่เป็นกลุ่มเป้าหมายใหญ่ และสายการบินที่ปรับแผนฟื้นฟูกิจการขึ้นใหม่ อย่างบริษัท แอร์อันดามัน จำกัด หลังประกาศล้มละลาย

ในส่วนการพัฒนาบุคลากรด้านการบินนั้น ในปี 2549 ที่ผ่านมานับว่าเป็นปีที่มีการพัฒนาด้านบุคลากรการบินอย่างชัดเจน เนื่องจากอุตสาหกรรมการบินของไทยมีแนวโน้มการเจริญเติบโตขึ้น โดยเฉพาะการเปิดใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จึงทำให้แนวโน้มความต้องการบุคลากรด้านการบิน รวมไปถึงการเตรียมความพร้อมของบุคลากรทางด้านโลจิสติกส์ ภาษาต่างประเทศ และเรื่องการบริหาร มีมากขึ้น ดังนั้น หลายหน่วยงานด้านการศึกษามองเห็นโอกาสของการจัดการเรียนการสอนและการฝึกอบรมด้านการบิน

นอกจากนี้ ในประเด็นของ ICAO Language Proficiency Requirement นั้น เป็นเรื่องที่หน่วยงานด้านการบินของไทยต้องให้ความสำคัญ เพราะบุคลากรด้านการบินของไทยยังคงมีปัญหาเรื่องภาษาอังกฤษ ซึ่งเรื่องนี้เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องโดยตรงกับการกิจของ สบพ. ซึ่ง สบพ. ควรเข้ามามีบทบาทอย่างยิ่ง

อย่างไรก็ตาม นอกเหนือจากสถาบันการบินพลเรือนซึ่งกระทรวงคมนาคมมีนโยบายให้เป็นหน่วยงานหลักในการส่งเสริมการผลิตบุคลากรด้านการบินแล้ว ในปีที่ผ่านมา มีหน่วยงานสถาบันการศึกษาและฝึกอบรม ได้เตรียมการที่จะเปิดและพัฒนาการศึกษาและฝึกอบรมด้านการบินหลายแห่ง เช่น

- การจัดตั้งวิทยาลัยการบินนานาชาติ มหาวิทยาลัยนครพนม ซึ่งคาดว่าจะเปิดรับนักศึกษาได้ในปีการศึกษา 2550 แบ่งเป็นหลักสูตรวิศวกรรมการบิน เทคโนโลยีการบิน และการบริหารการบิน รับนักศึกษาหลักสูตรละไม่น้อยกว่า 50 คน ส่วนหลักสูตรนักบิน 1 ปี รับนักศึกษาได้ทุก 2 เดือน รวมปีละ 6 รุ่น รุ่นละ 30 คน
- มหาวิทยาลัยราชภัฏวไลยอลงกรณ์ ซึ่งหลักสูตรแบ่งเป็น การจัดการขนส่งทางอากาศ และการจัดการท่าอากาศยาน อีกทั้งยังมีแนวโน้มที่จะพัฒนาหลักสูตรใหม่ๆ เพิ่มขึ้น และจะขยายไปสู่ระดับปริญญาโท
- มหาวิทยาลัยรังสิต ได้จัดตั้งสถาบันการบินเพื่อผลิตนักบินพลเรือน โดยการเรียนรู้ในภาคทฤษฎี มหาวิทยาลัยจะเป็นผู้สอน ส่วนในภาคอากาศจะให้ บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ฝึกการบินให้กับนักศึกษา
- บริษัท บางกอก เอวิเอชั่น เซ็นเตอร์ ซึ่งประกอบกิจการรับสอนขับเครื่องบิน ก็ได้เริ่มดำเนินการฝึกนักบินให้กับ บกท.

อย่างไรก็ตาม แม้ว่า สบพ. จะเป็นหน่วยงานหลักของชาติที่ทำหน้าที่ผลิตบุคลากรด้านการบิน แต่การจัดตั้งหน่วยงานการศึกษาและฝึกอบรมด้านการบินนี้ นับว่าเป็นปัจจัยเสี่ยง ในฐานะคู่แข่งของ สบพ. และมีผลกระทบต่อการทำงานของ สบพ. โดยตรง ซึ่ง สบพ. ควรพิจารณาบริหารจัดการกับความเสี่ยงที่เกิดขึ้นนี้

โดยภาพรวม อุตสาหกรรมการบินของไทยในปี 2549 ที่ผ่านมา มีการพัฒนาอย่างชัดเจนและต่อเนื่อง และสอดคล้องกับการเติบโตของอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน ไม่ว่าจะเป็นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว อุตสาหกรรมการบริการ หรือ อุตสาหกรรมการส่งออก แม้จะมีปัญหาในเรื่องความไม่แน่นอนทางการเมือง และเหตุการณ์การก่อความสงบภายในประเทศ แต่การพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินที่เกิดขึ้น จะต้องมีความสมดุลในทุกองค์ประกอบ และสอดคล้องกันไปในทุกทิศทางเดียวกัน รวมทั้งจะต้องเป็นการพัฒนาที่ยั่งยืนด้วย เพื่อจะไม่ให้ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจในภาพรวม นอกจากนี้ นโยบายการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทยต้องมีความชัดเจนเพียงพอและควรให้ความสำคัญกับการพัฒนาในทุกมิติด้วย

อย่างไรก็ตาม ไม่เพียงแต่อุตสาหกรรมการบินของไทยเท่านั้นที่มีการเจริญเติบโต หากแต่อุตสาหกรรมการบินของหลายๆประเทศในภูมิภาคนี้ ก็มีอัตราการเติบโตและมีการพัฒนาอย่างมีนัยสำคัญ และพร้อมที่จะช่วงชิงความเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาค ไม่ว่าจะเป็นประเทศ สิงคโปร์ มาเลเซีย เวียดนาม อินเดีย และจีน รวมไปถึงประเทศในตะวันออกกลาง โดยเฉพาะในประเทศ เวียดนาม อินเดีย และจีน นั้น เป็นประเทศที่มีการพัฒนาด้านอุตสาหกรรมการบินอย่างก้าวกระโดด และมีแนวโน้มที่มีพัฒนาไปอย่างต่อเนื่อง รวมทั้งเป็นประเทศที่ก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวของประเทศไทยในด้านการบิน

อุตสาหกรรมการบินในประเทศจีน

อุตสาหกรรมการบินในประเทศจีนเป็นที่น่าจับตามองอย่างยิ่ง เนื่องจากมีอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วและมีนัยสำคัญ จีนมีการพัฒนาด้านการบินในทุกภาคส่วนอย่างเป็นรูปธรรม ทั้งการผลิตอากาศยาน การพัฒนาสายการบิน การพัฒนาท่าอากาศยาน รวมไปถึงการเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มเที่ยวบิน

ในปีที่ผ่านมา สายการบินในประเทศจีน บรรทุกผู้โดยสาร 138 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 15.5 จากปีก่อน และขนส่งสินค้าเพิ่มขึ้นร้อยละ 13.8 เป็น 3.4 ล้านตัน พร้อมคาดการณ์ว่า จำนวนผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14.5 ต่อปี เป็นประมาณ 270 ล้านคน ภายในปี 2553 ส่วนการขนส่งสินค้าและจดหมายทางอากาศจะปรับตัวเพิ่มขึ้นร้อยละ 13 เป็น 5.7 ล้านตัน

องค์การการท่องเที่ยวของจีน ประเมินว่า จีนจะกลายเป็นประเทศที่มีนักท่องเที่ยวเดินทางออกนอกประเทศมากถึง 100 ล้านคน หรือมากเป็นอันดับสี่ของโลกในปี 2020 และจะกลายเป็นจุดหมายการท่องเที่ยวอันดับหนึ่งของโลก

ความต้องการของผู้โดยสารทั้งจากต่างประเทศและในประเทศ รวมทั้งเศรษฐกิจที่ดีขึ้นของประเทศจีน จากบทบาทการเป็นแหล่งผลิตและส่งออกสินค้าไปทั่วโลก และปริมาณการค้ากับต่างชาติที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว ทำให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างมาก ส่งผลให้อุตสาหกรรมการบินของจีนมีอัตราการเจริญเติบโตสูงขึ้น สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกันกับอุตสาหกรรมอื่นๆ อีกหลายด้าน ที่สำคัญคือ อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมส่งออก ซึ่งการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของจีนนั้น ดำเนินการอย่างเป็นรูปธรรมที่ชัดเจนและเติบโตขึ้นในทุกมิติ ทั้งการผลิตเครื่องบินพาณิชย์ การพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานที่จำเป็น การสร้างความร่วมมือกับประเทศพันธมิตรต่างๆ การขยายธุรกิจสายการบิน เป็นต้น ทั้งนี้ เพื่อเตรียมความพร้อมและขยายศักยภาพในการเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค และเพื่อรองรับการเป็นเจ้าภาพจัดกีฬาโอลิมปิก ในปี 2008 นี้

ธุรกิจสายการบินของจีนนั้น มีการพัฒนาอย่างชัดเจน ทั้งการเปิดเส้นทางบินเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเส้นทางเชื่อมทั้งภายในและระหว่างประเทศเพิ่มมากขึ้น เพื่ออำนวยความสะดวกในการแข่งขันกีฬาโอลิมปิกปี 2008 การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ตลอดจนการพัฒนาบริการ ในปีที่ผ่านมา สายการบินของจีนเอง ก็ได้รับผลกระทบจากปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นเช่นกัน ซึ่งมีผลทำให้สายการบินท้องถิ่นของจีน มียอดขาดทุนรวม 2,500 ล้านหยวน ในเที่ยวบินภายในประเทศ ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้ เนื่องจากราคาน้ำมันสูงขึ้น จนทำให้ ต้องขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศเพื่อชดเชยผลกระทบจากต้นทุนน้ำมันที่สูงขึ้นนี้

แต่อย่างไรก็ตาม ประเทศจีนเอง ก็ยังเป็นจุดหมายปลายทางที่สายการบินหลายแห่งจากหลายประเทศต่างๆ เตรียมเปิดเส้นทางบินมายังประเทศจีนเพิ่มมากขึ้น เช่น ศรีลังกาแอร์ไลน์ แอร์ฟูกาม แอร์เอเชีย ไทยเกอร์แอร์เวย์ส อีวาแอร์ โคเรียนแอร์ เจแปนแอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์นิวซีแลนด์ เคนย่าแอร์เวย์ส การบินไทย บางกอกแอร์เวย์ส ไทยแอร์เอเชีย เป็นต้น โดยเมืองที่มีเส้นทางบินมาได้แก่ เชียงไฮ่ กวางเจา เซี่ยเหมิน และเสิ่นเจิ้น ซึ่งเป็นเมืองศูนย์กลางเศรษฐกิจประจำภูมิภาคต่างๆ ของจีน

คณะผู้คุมกฎด้านการบินของจีนคาดการณ์ว่า จีนจะสั่งซื้อเครื่องบินประมาณ 100 ลำต่อปี ในระยะ 5 ปีข้างหน้า ได้เตรียมเพิ่มเครื่องบินพาณิชย์ จะเพิ่มจาก 862 ลำ เป็น 1,580 ลำ ในปี 2010 จะเป็น 4,000 ลำ ในปี 2020 ทั้งนี้ รายงานคาดการณ์ระยะยาวสำหรับช่วงปี 2548-2567 ของโบอิง ระบุว่า เฉพาะตลาดจีนเพียงแห่งเดียว น่าจะมีการสั่งซื้อเครื่องบิน โดยสารใหม่จำนวน 2,612 ลำด้วยกัน

ในปี 2549 นั้น China Aviation Supplies Import and Export Group (CASGC) ประเทศจีน ตกลงซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวน 150 เครื่อง และจองซื้อเครื่องบินแอร์บัส A350XWB jetliners เพิ่มเติมอีก 20 เครื่อง โดยเครื่องบินแอร์บัส A320 นี้จะถูกผลิตขึ้นในจีน และส่งมอบได้ระหว่างปี พ.ศ.2552 และ 2555

นอกเหนือจากที่ประเทศจีนจะเป็นตลาดสำคัญของเครื่องบินพาณิชย์แล้ว จีนยังเป็นฐานการผลิตเครื่องบินพาณิชย์แห่งใหม่ที่มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วอีกด้วย โดยล่าสุด บริษัท แอร์บัสยุโรป ผู้ผลิตเครื่องบินรายใหญ่เตรียมขยายฐานการผลิต 2 แห่งไปยังประเทศจีน โดยแอร์บัส ได้ลงนามในเค้าโครงข้อตกลงร่วมกันสร้างโรงงานประกอบเครื่องบินแอร์บัส รุ่น เอ 320 ขั้นสุดท้าย กับ China Aviation Industry I (AVIC I) , China Aviation Industry II (AVIC II) และเขตการค้าเสรีเทียนจิน (Tianjin Free Trade Zone – TJFTZ) ทางตะวันออกของจีน โรงงานประกอบเครื่องบินดังกล่าวจะเป็นโรงงานประกอบเครื่องบินขั้นตอนสุดท้ายแห่งที่ 3 ของแอร์บัส และเป็นแห่งแรกที่ตั้งอยู่นอกยุโรป โดยมีกำหนดจะเริ่มดำเนินการในต้นปี 2552 และจะเพิ่มกำลังการผลิตจนสามารถประกอบเครื่องบินได้ 4 เครื่องต่อเดือนในปี 2554 นอกจากนี้ แอร์บัส ยังได้ตั้งศูนย์วิศวกรรมแอร์บัส (ปักกิ่ง) ขึ้นเมื่อปีที่ผ่านมารวมทั้ง ยังจัดให้มีศูนย์บริการลูกค้าและสนับสนุนทางเทคนิคขึ้นใน 20 เมืองใหญ่ในจีน และตั้งศูนย์ฝึกอบรมและงานสนับสนุนขึ้นในปักกิ่งอีกด้วย

นอกเหนือจากตลาดสำหรับการบินพาณิชย์แล้ว ตลาดการบินส่วนบุคคลของจีนก็จะมีขนาดใหญ่มากขึ้นเช่นกัน เนื่องจากปัจจุบันความต้องการของตลาดการบินส่วนตัวในจีนมีสูงกว่า 1,000 ลำต่อปี ตามที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจแห่งชาติฉบับที่ 11 ของจีน ซึ่งได้ระบุถึงการเปิดน่านฟ้าระดับความสูงต่ำ (ต่ำกว่า 600 เมตร) ให้ประชาชนใน 5 ถึง 10 ปีข้างหน้าอย่างค่อยเป็นค่อยไป และจากแนวโน้มการเติบโตดังกล่าว ไคโมอนด์แอร์คราฟท์ อินดัสตรีส์ ผู้ผลิตเครื่องบินและเครื่องบินร่อนสัญชาติออสเตรเลีย ก็ได้ให้ความสนใจในตลาดจีน โดยได้เปิดตลาดเครื่องบินชนิดเครื่องบินยนต์เดี่ยวขนาด 4 ที่นั่ง รุ่น DA40 และจำนวนลูกค้าจะเพิ่มขึ้นเรื่อยๆ หากแนวโน้มเป็นไปอย่างที่คาดการณ์ไว้ ไคโมอนด์อาจตั้งฐานการผลิตเครื่องบินในประเทศจีน

นอกจากการพัฒนาในด้านการอุตสาหกรรมการผลิตเครื่องบินแล้ว จีนยังได้พัฒนาท่าอากาศยานซึ่งเป็นโครงสร้างพื้นฐานที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบิน

ธุรกิจท่าอากาศยานของจีนจะเติบโตในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 11 ตั้งแต่ปี ค.ศ.2006 จนถึงปี 2020 โดยคณะกรรมการกำกับกิจการการบินแห่งชาติจีน ได้วางแผนการพัฒนาระบบโครงสร้างพื้นฐานเพื่อรองรับการเจริญเติบโตอย่างเป็นรูปธรรม และได้เร่งรัดพัฒนากิจการท่าอากาศยาน ในวงเงินงบประมาณ 140,000

ล้านหยวน (ราว 17,500 ล้านเหรียญสหรัฐ) ภายในปี 2010 โดยเตรียมโครงการขยายสนามบิน 71 โครงการ และโยกย้ายสนามบิน 11 แห่ง รวมทั้งโครงการก่อสร้างท่าอากาศยานแห่งใหม่ ทั้งขนาดเล็กและใหญ่ อีกประมาณ 50 แห่ง ภายในปี 2010 เพื่อรองรับความต้องการการขนส่งทางอากาศที่จะเกิดขึ้น จากปัจจุบัน ท่าอากาศยานในจีน มีจำนวน 142 แห่ง ก็จะเพิ่มขึ้นเป็น 190 แห่ง และจะเพิ่มไปจนครบจำนวน 220 แห่งในปี 2020 พร้อมทั้งยังมีโครงการที่จะผลักดันท่าอากาศยานนานาชาติปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ และกวางโจว เป็นฮับการบินนานาชาติในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ทั้งในส่วนของ การขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้า รวมทั้งตั้งเป้าให้เป็นจุดเชื่อมต่อเส้นทางการบินไปสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลก โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ นอกจากนี้ จีนยังเตรียมการพัฒนาท่าอากาศยานโดยเตรียมการก่อสร้างท่าอากาศยาน เพื่อให้ครอบคลุมทุกภูมิภาคในประเทศ

อย่างไรก็ตาม จีนยังเตรียมการปรับปรุงความปลอดภัยทางอากาศ และเพิ่มการฝึกอบรมพนักงานใหม่ เพื่อบรรเทาปัญหาการขาดแคลนนักบิน วิศวกรซ่อมบำรุง และผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ

ประเทศจีน มีการพัฒนาอุตสาหกรรม การบินอย่างก้าวกระโดด และมีแนวโน้มว่า จีนจะเป็นตลาดใหญ่ของอุตสาหกรรมการบิน พร้อมทั้งเป็นแหล่งผลิตที่สำคัญของอุตสาหกรรมการบินของโลกอีกด้วย และจะกลายเป็นศูนย์กลางการขนส่งทางอากาศของเอเชียต่อไป ซึ่งหาก สบพ. สามารถร่วมมือกับหน่วยงานในประเทศจีนในการผลิตและพัฒนาบุคลากรเพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการบินของ รวมทั้งเพื่อแลกเปลี่ยนวิทยาการความรู้และเทคโนโลยีด้านการบินจากจีนได้ ก็จะเป็นประโยชน์อย่างยิ่ง กับ สบพ.

อุตสาหกรรมการบินในประเทศอินเดีย

ประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นอีกประเทศในเอเชียที่มีแนวโน้มการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในระดับที่น่าจับตามองอย่างใกล้ชิด อุตสาหกรรมการบินของอินเดียมีอัตราการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว โดยมีอัตราการเติบโตโดยเฉลี่ยร้อยละ 25-30 ในช่วงไม่กี่ปีที่ผ่านมา ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจาก นโยบายเปิดเสรีทางการบินของประเทศอินเดีย ตั้งแต่ปี 2003 ซึ่งทำให้มีสายการบินทั้งในประเทศและต่างประเทศทำการบินมาที่อินเดียมีจำนวนมาก ประกอบกับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในอินเดียเป็นที่นิยมมากขึ้น ทำให้ความต้องการในการเดินทางท่องเที่ยวเพิ่มสูงขึ้น โดยในปีที่ผ่านมา จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางมายังอินเดียเพิ่มมากขึ้นจากปีที่แล้วถึงร้อยละ 20 และมีรายได้จากการท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น ร้อยละ 20 ส่วนจำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางด้วยเครื่องบินมีจำนวน 18.52 คน เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 26.5 และคาดว่าจะมีจำนวนมากถึง 50 ล้านคนต่อปีในอีกห้าปีข้างหน้า ส่วนจำนวนผู้โดยสารที่เข้าบินภายในประเทศ ในปี 2549 นั้น มีจำนวนเพิ่มขึ้นเป็น 24 ล้านคน จากปีที่แล้ว 18 ล้านคน

ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงอีกบทบาทหนึ่งของประเทศอินเดียในอุตสาหกรรมการบิน นั่นคือ การเป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญและมีศักยภาพของประเทศอินเดีย และเมืองต่างๆ ในอินเดีย ซึ่งในปัจจุบัน สายการบินหลายแห่ง ได้มีความสนใจที่จะเปิดเส้นทางบินไปยังประเทศอินเดีย ไม่ว่าจะเป็นสายการบิน ฟิลิปปินส์แอร์ไลน์ สายการบินศรีลังกาแอร์ แอร์เอเชีย การบินไทย นกแอร์ เป็นต้น โดยเฉพาะ บกท. ที่ได้ให้ความสำคัญกับการเปิดเส้นทางบินมายังประเทศอินเดีย เนื่องจากในปีที่แล้ว จำนวนนักท่องเที่ยวชาวไทยที่เดินทางไปยังประเทศอินเดีย มีกว่า 40,000 คน ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากความสนใจในประเทศอินเดียที่มีมากขึ้น

สำหรับธุรกิจการบินในประเทศอินเดียเองนั้น ในช่วงที่ผ่านมา มีสายการบินเปิดตัวขึ้นหลายสาย รวมทั้งสายการบินต้นทุนต่ำ เช่น “แอร์ อินเดีย เอกซ์เพรส” ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของแอร์อินเดีย สถานการณ์ของสายการบินต้นทุนต่ำในประเทศอินเดียนั้น มีการขยายตัวอย่างมากและมีการแข่งขันค่อนข้างสูง เนื่องจากนโยบายการเปิดเสรีการบินและการส่งเสริมการท่องเที่ยวอินเดีย เช่น คิง ฟิชเชอร์ แอร์ไลน์ โกแอร์ สายการบินสไปซ์เจ็ต สายการบินแอร์ แคนแคน ในปี 2549 ที่ผ่านมามียอดผู้โดยสารที่ใช้บริการสายการบินต้นทุนต่ำถึง 1 ใน 4 ของประชากรอินเดียที่เดินทางโดยเครื่องบิน นอกจากนี้ คาดว่าจะมีอีกสี่สายการบินที่จะเปิดให้บริการเพิ่มอีกด้วย

ในปีที่ผ่านมา ยอดการสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ของสายการบินของอินเดียนั้น เป็นจำนวนไม่ต่ำกว่า 150 ลำ ซึ่งประกอบด้วย สายการบินแอร์อินเดียได้สั่งซื้อเครื่องบิน โบอิง รวม 68 ลำ คิงฟิชเชอร์ แอร์ไลน์ สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสตระกูล A320 จำนวน 30 ลำ สายการบินอินเดียนแอร์ไลน์ ของรัฐบาลอินเดีย สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส จำนวน 43 เครื่อง หรือแม้แต่ สายการบินสไปซ์เจ็ต สายการบินต้นทุนต่ำของอินเดีย ก็ยังสั่งซื้อเครื่องบินโบอิง จำนวน 10 ลำ

การสั่งซื้อเครื่องบินของบริษัทสายการบินของอินเดียนี้ แสดงให้เห็นถึงการเติบโตอย่างรวดเร็วของตลาดการบินในประเทศอินเดีย ส่วนหนึ่งเนื่องมาจากตลาดอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวในประเทศอินเดีย กำลังบูมอย่างมาก ประกอบกับราคาค่าตัวโดยสารเครื่องบินที่ไม่สูงมาก และชาวอินเดียนั้นมีรายได้สูงขึ้นอันเนื่องมาจากเศรษฐกิจที่เจริญมากขึ้น ซึ่งปัจจัยข้างต้นส่งผลให้แนวโน้มการเจริญเติบโตของเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบินในอินเดียจะยังคงเป็นไปในทิศทางที่ดีอย่างต่อเนื่องไปอีกหลายปี

CAPA (Centre for Asia Pacific Aviation) ได้คาดการณ์ว่าในช่วง 5-7 ปีนี้ สายการบินในอินเดีย จะมีความต้องการเครื่องบินใหม่อีก 250-300 ลำ หรือขยายตัวจากจำนวนฝูงบินเมื่อปลายปี 2548 ถึงเกือบ 2 เท่า นอกจากนี้ บริษัท แอร์บัสยังได้คาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินที่เจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของอินเดียนี้ จะทำให้มียอดการสั่งซื้อเครื่องบินประมาณ 800-1,000 ลำ ภายใน 20 ปีข้างหน้า ในขณะเดียวกันแอร์บัส

เตรียมสร้างศูนย์ให้บริการวิศวกรรมอากาศยานในอินเดียซึ่งเป็นตลาดอากาศยานขนาดใหญ่ของทวีปเอเชียด้วย ซึ่งบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ทั้งโบอิง และแอร์บัส ต่างมุ่งหวังแข่งขันชิงส่วนแบ่งตลาด โดยเฉพาะตลาดที่มีอัตราการเติบโตของธุรกิจการบินสูงและรวดเร็วอย่างเช่นอินเดีย

นอกจากนี้ อินเดีย ยังได้เตรียมวางแผนการพัฒนางานด้านท่าอากาศยาน โดยพัฒนาระบบการบริหารงาน พร้อมทั้งพัฒนาสิ่งอำนวยความสะดวกต่างๆ ในท่าอากาศยาน เช่น การก่อสร้างทางวิ่ง อาคารผู้โดยสาร อาคารจอดรถ รวมทั้งถนนแห่งใหม่ เพื่อรองรับกับความเจริญก้าวหน้าอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินในอินเดีย

อย่างไรก็ตาม ปัญหาที่อินเดียประสบอยู่ คือ ท่าอากาศยานที่ยังล้าสมัยและการขาดแคลนนักบิน ซึ่งข้อได้เปรียบของอินเดียในเรื่องบุคลากรการบิน ก็คือ ความสนับสนุนจากบริษัทผู้ผลิตเครื่องบินที่สายการบินของอินเดียได้สั่งซื้อไป รวมทั้งความรู้ภาษาอังกฤษ

อุตสาหกรรมการบินในประเทศเวียดนาม

ประเทศเวียดนาม เป็นอีกประเทศหนึ่งที่มีอุตสาหกรรมการบินที่น่าจับตามอง โดย IATA ได้กล่าวว่า อุตสาหกรรมการบินของเวียดนามจะมีอัตราเจริญเติบโตปีละประมาณร้อยละ 10.5 ต่อเนื่องไปอีก 10 ปีข้างหน้า อย่างไรก็ตาม เวียดนามได้เตรียมพัฒนาอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นระบบ เพื่อให้พร้อมที่จะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคในอนาคต และเพื่อรองรับปริมาณการขนส่งทางอากาศที่เพิ่มมากขึ้นในแต่ละปี ซึ่งประเทศเวียดนามนี้ นับเป็นคู่แข่งที่สำคัญอย่างยิ่งของไทย

นอกจากนี้ ประเทศเวียดนามเริ่มเป็นที่นิยมสำหรับนักท่องเที่ยวเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน และเป็นตลาดที่มีศักยภาพสูง ดังนั้น ในปัจจุบันสายการบินในภูมิภาคต่างๆ ได้ให้ความสนใจเปิดเส้นทางการบินมาสู่ประเทศเวียดนามมากยิ่งขึ้น เช่น เจแปนแอร์ไลน์ โรยัล บรูไน แอร์ไลน์ ฮองกงเอ็กซ์เพรส เซินเจิ้นแอร์ไลน์ส เจ็ตสตาร์ และ เจ็ตสตาร์ เอเชีย บางกอกแอร์เวย์ส โดยเฉพาะแอร์ฟรานซ์ ทั้งนี้ เนื่องจากเล็งเห็นถึงศักยภาพการเติบโตของประเทศนี้

สำหรับสายการบินของเวียดนาม ทั้งเวียดนามแอร์ไลน์ส และ แปซิฟิก แอร์ไลน์ส นั้น มีการพัฒนาอย่างรวดเร็วมาก ทั้งการพัฒนาฝูงบิน และการพัฒนาเส้นทางการบิน โดยเฉพาะเวียดนามแอร์ไลน์สนั้น มีอัตราการเจริญเติบโตโดยเฉลี่ยอยู่ที่ ร้อยละ 14 ในช่วง 10 ปีที่ผ่านมา และในอีก 5 ปีข้างหน้า คาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าตัว เป็นประมาณ 12 ล้านคน โดยจะซื้อเครื่องบินเพิ่มจากเดิม 38 ลำ

เป็น 45 ลำ เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางใหม่ดังกล่าว ซึ่งมีแผนที่จะเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ในปีหน้า คือ จีน ญี่ปุ่น ยุโรป และอเมริกาเหนือ

สำหรับความคืบหน้าในการพัฒนางานด้านท่าอากาศยานของเวียดนามนั้น มีให้เห็นอย่างชัดเจน ซึ่งแสดงให้เห็นถึงความต้องการเป็นศูนย์กลางด้านการบินในภูมิภาค โดยเวียดนามได้ทำการพัฒนาและก่อสร้างท่าอากาศยานนานาชาติ เพิ่มมากขึ้น เพื่อให้เพียงพอสำหรับรองรับการเดินทางทางอากาศ

ด้วยอัตราการเติบโตอย่างรวดเร็วของอุตสาหกรรมการบินของเวียดนามนั้น เป็นสิ่งที่ประเทศไทย ต้องพิจารณาและดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของไทย เพื่อรักษาความเป็นศูนย์กลางการขนส่ง ทางอากาศของภูมิภาค

แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน