

ในปี พ.ศ. 2550 ที่ผ่านมานั้น ตลาดการบินทุกภูมิภาคมีอัตราการเติบโตในเชิงบวก โดยเฉพาะในประเทศจีน ยุโรป แอฟริกาและตะวันออกกลาง ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ และ แปซิฟิกใต้ ส่วนประเทศที่มีศักยภาพการเติบโตสูงมาก ได้แก่ เกาหลีใต้, ฟิลิปปินส์ และตลาดใหม่ เช่น รัสเซีย และ ตะวันออกกลาง

สำนักงานบันทึกอุบัติเหตุทางอากาศ (ACRO) ซึ่งเป็นหน่วยงานเอกชนที่บันทึกภัยพิบัติทางอากาศทั่วโลก ได้แถลงว่า ปี พ.ศ. 2550 เป็นหนึ่งในปีที่ปลอดภัยที่สุดในรอบกว่า 40 ปีสำหรับการบิน โดยเกิดอุบัติเหตุรุนแรงทั่วโลกเพียง 136 ครั้งเท่านั้น และมีประชาชนเสียชีวิตไป 965 คน ซึ่งถือว่าเป็นการเกิดอุบัติเหตุน้อยครั้งที่สุดตั้งแต่ปี พ.ศ. 2506 โดยในปี 2550 ในอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับเครื่องบินน้อยกว่าปี 2549 ถึงร้อยละ 25

สำหรับในปี พ.ศ. 2551 นี้ ธุรกิจการบินในเอเชียอาจจะเผชิญกับภาวะการชะลอตัว อันเนื่องมาจากความปั่นป่วนในตลาดเครดิต และราคาน้ำมันที่สูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่อความต้องการของผู้บริโภค นอกจากนี้ ปัจจัยเรื่องวิกฤตสินเชื่อที่อยู่อาศัยของสหรัฐอเมริกา (ซับไพรม์) ก็ส่งผลกระทบต่อเป็นปัจจัยลบต่ออุตสาหกรรมการบินด้วยเช่นกัน โดย ศูนย์กิจการการบินเอเชียแปซิฟิก (CAPA) ระบุในรายงานว่า ธุรกิจการบินในเอเชียอาจเผชิญกับการชะลอตัว อันเนื่องมาจากวิกฤตซับไพรม์ส่งผลกระทบต่อการใช้จ่ายของผู้บริโภค ซึ่งกระทบต่อความต้องการเดินทางทางอากาศอีกทอดหนึ่ง หลังจากที่อยู่ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมา ธุรกิจสายการบินในเอเชียมีความเคลื่อนไหวอย่างมีพลวัต

ส่วนแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ในช่วง พ.ศ. 2551-2560 มีส่วนแบ่งรายได้การขนส่งทางอากาศมากที่สุดในโลกถึง ร้อยละ 23.6 ตามแผนพัฒนาการลงทุนสูงที่สุด 3 ส่วนคือ

1. ความต้องการสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ ซึ่งคาดว่าจะมีจำนวนกว่า 8,350 ลำ
2. การขยายสนามบินนานาชาติ คาดว่าจะมีมากถึง 220 แห่ง
3. การเปิดสายการบินใหม่เพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่า 14 สายการบิน

ปัจจัยหลักที่ทำให้ธุรกิจการบินในภูมิภาคนี้เติบโตอย่างมาก คือ การเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในประเทศจีน และ ประเทศอินเดีย โดยในประเทศจีนนั้น กำลังอยู่ระหว่างการเร่งสร้างสนามบินนานาชาติอีกกว่า 80 แห่ง จากปัจจุบันมีประมาณ 140 แห่ง รวมทั้งปริมาณผู้โดยสารเติบโตแบบก้าวกระโดดขึ้นไปถึง 185 ล้านคน/ปี มีการสั่งซื้อเครื่องบินมากเป็นอันดับต้นของโลก ส่วนในประเทศอินเดียก็ปรากฏการณ์การเปิดสายการบินเข้าสู่ตลาดมากถึง 14 สายการบิน อีกทั้งการสั่งซื้อเครื่องบินใหม่ก็มีเกินกว่า 2,000 ลำ

นอกจากนี้ ทั้งประเทศจีนและอินเดียนั้น ก็เป็นจุดหมายปลายทางที่สำคัญของสายการบินของไทย เช่น การบินไทยจะมีการปรับเปลี่ยนเที่ยวบินในบางเส้นทางให้มีความถี่มากขึ้น พร้อมรุกตลาดแถบ

เอเชีย โดยเฉพาะในจีนและอินเดีย ส่วนสายการบินไทยแอร์เอเชีย ก็เน้นเจาะตลาดประเทศจีนเป็นหลักเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม มีการคาดการณ์ต่อไปว่า เนื่องจากภูมิภาคเอเชียนี้ มีการขยายตัวของธุรกิจอย่างมากในช่วงเวลาที่ผ่านมา โดยศักยภาพที่เพิ่มขึ้นของหลายสายการบินในการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสาร และ จะทำให้เกิดผลกระทบตามมา คือ **ภาวะขาดแคลนบุคลากร**

ส่วนในประเทศไทย คาดการณ์ว่า ในปี พ.ศ. 2551 นี้ อุตสาหกรรมการบินของไทย จะมีอัตราเติบโตร้อยละ 7-8 โดยราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นเป็นสาเหตุหลักให้เกิดการชะลอตัว ซึ่งคาดการณ์ว่าในปี พ.ศ. 2551 ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จะปรับตัวสูงขึ้นถึง 240-280 เซนต์ต่อแกลลอน ขณะที่ปี พ.ศ. 2550 ราคาอยู่ที่ 220 เซนต์ต่อแกลลอน

ส่วนนโยบายด้านการขนส่งทางอากาศของไทยนั้น อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.) ได้กล่าวว่า รัฐบาลมีนโยบายในเรื่องการบินโดยส่งเสริมให้มีการเปิดเสรี และส่งเสริมให้เกิดอุตสาหกรรมทางด้านอากาศยาน โดยส่งเสริมให้มีการผลิต ส่งเสริมให้มีการสร้างอากาศยานต้นแบบ การสร้างชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องยนต์ ซึ่งขณะนี้กฎหมายได้ผ่านสภา วาระที่ 3 แล้ว ซึ่งจะเป็นส่วนช่วยส่งเสริมให้ธุรกิจด้านนี้เกิดขึ้นมาได้ ซึ่งในปัจจุบัน บริษัทซ่อมบำรุงรักษาเครื่องบินในประเทศไทยยังมีอยู่น้อย เมื่อเปรียบเทียบกับประเทศเพื่อนบ้าน ซึ่งที่ผ่านมารัฐบาลเองพยายามส่งเสริมให้มีการสร้างศูนย์ซ่อมเครื่องบินขึ้นที่ประเทศไทย

มูลค่าของการซ่อมบำรุงอากาศยานในภูมิภาคนี้มีสูงมาก โดยเฉพาะเครื่องบินขนาดเล็ก ถ้าสามารถดึงบริษัทเหล่านี้เข้ามาที่ประเทศไทยได้ ซึ่งจะเป็นการนำรายได้เข้าประเทศอีกมหาศาล นอกจากนั้น ยังช่วยสร้างงานให้กับประชาชนคนไทยด้วย รวมถึงสถาบันที่ผลิตบุคลากรด้านการบินทั้งหลาย ที่ผลิตนักบิน ผลิตช่าง ก็สามารถที่จะสร้างบุคลากรด้านนี้ขึ้นมาได้

ในประเด็นนี้ หากพิจารณาโดยภาพรวม การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบิน เป็นปัจจัยบวกต่อ สบพ. เนื่องจากจะทำให้เกิดความต้องการบุคลากรด้านการบินเพิ่มขึ้น แม้ปัจจัยเรื่องราคาน้ำมันที่สูงขึ้นก็เป็นปัจจัยลบให้เกิดภาวะชะลอตัว แต่อย่างไรก็ตาม นโยบายรัฐบาลก็ยังคงเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลบวกต่อ สบพ. ด้วย ซึ่ง สบพ. ควรต้องติดตามและวิเคราะห์ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินงานต่อไป

ด้านธุรกิจสายการบิน

สำหรับเหตุการณ์ที่เครื่องบินสายการบินนกแอร์กับวันทูโกเกือบเฉียดชนกัน เมื่อวันที่ 15 ธันวาคม 2550 นั้น นายชัยศักดิ์ อังค์สุวรรณ อธิบดีกรมการขนส่งทางอากาศ กล่าวว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเป็นปัญหาทางเทคนิคโดยเมื่อเครื่องบิน 2 ลำ บินเข้ามาใกล้ในเส้นทางเดียวกัน ระบบป้องกันการชนกันของอากาศยานขณะทำการบิน (TRAFFIC ALERTS AND COLLISION AVOIDANCE SYSTEM (TCAS) ซึ่ง ขอ.ได้กำหนดให้เครื่องบินแบบกึ่งหันไอพ่นที่มีมวลรวมวิ่งขึ้นสูงสุดเกิน 5,700 กก.หรือได้รับอนุญาตบรรทุกผู้โดยสารเกิน 19 คน ต้องติดตั้งตั้งแต่ 1 ม.ค.2548 ซึ่งการแสดงผลการเตือนล่วงหน้า (TRaffic Advisories (TA) and display) จะทำงานเมื่อเครื่องบิน 2 ลำหรือมากกว่า บินเข้ามาในรัศมีของกันและกันภายในเวลา 20-48 วินาทีก่อนการคาดการณ์ว่าจะชนกัน และจะมีระบบคอมพิวเตอร์สั่งการเพื่อหลบหลีก (Resolution advsiory (RA) and disolay) เมื่อมีเครื่องบินเข้ามาใน

รัศมี TA โดยจะคำนวณและสั่งให้นักบินนำเครื่องขึ้น หรือลดระดับลง

จากเหตุการณ์ดังกล่าวได้มีการลงโทษนักบินทั้ง 2 คน ของสายการบินวันทูโกให้หยุดทำการบินทันที 1 สัปดาห์ และในการตรวจเช็คมาตรฐานของนักบินในกรณีที่เกิดเหตุการณ์ฉุกเฉินต่างๆ ที่จะทำให้ทุกๆ 6 เดือนนั้น ขอ.จะส่งเจ้าหน้าที่ร่วมตรวจสอบนักบินทั้ง 2 คนด้วย จากปกติที่จะมีการตรวจสอบโดยครูฝึกของสายการบินได้และภายในเดือนนี้ ขอ.จะออกประกาศมาตรการรับรองใบอนุญาตของนักบินต่างชาติที่ทำการบินในประเทศไทยเพิ่มเติมเพื่อให้เกิดความเข้มงวดมากขึ้น เช่น จะต้องผ่านการสอบกฎหมายไทยและระเบียบที่เกี่ยวข้องกับความร่วมมือในการทำงานภายในห้องนักบิน (CRM) ซึ่งเป็นผลมาจากการที่เครื่องบินวันทูโกตกที่ภูเก็ตเมื่อปีที่แล้ว

สำหรับสายการบินไทย มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ การจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม ซึ่ง สบพ. ควรพิจารณาในประเด็นการวางแผนการผลิตบุคลากรนักบิน เพื่อให้สอดคล้องกับความต้องการของสายการบิน ทั้งเรื่องจำนวนและคุณภาพ

คณะกรรมการบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ได้มีมติให้ฝ่ายบริหารเริ่มดำเนินการจัดหาเครื่องบินที่อยู่ในแผนวิสาหกิจ 10 ปี (2551-2560) ประกอบด้วย

1. การเช่าเครื่องบินโบอิง B787 New Generation จำนวน 14 ลำ สำหรับปี 2555-2558 สาเหตุที่ต้องใช้วิธีการเช่าเครื่องบิน B787 เนื่องจากหากจะสั่งซื้อจะได้รับมอบเครื่องบินในปี 2560 ในขณะที่ต้องการใช้ในปี 2555 เพื่อนำมาทดแทนเครื่องบินที่อายุเกิน 20 ปี โดยจะเร่งทำร่างที่โออาร์ในการเช่า โดยบอร์ดกำหนดอายุการเช่าประมาณ 10-12 ปี และคาดว่าจะ เริ่มประมูลได้ประมาณ กลางปี 2551 โดยจะนำมาบินเส้นทางในภูมิภาคที่มีระยะบินประมาณ 6-7 ชั่วโมง เช่น ญี่ปุ่น
2. การจัดซื้อเครื่องบิน แอร์บัส A321 จำนวน 20 ลำ สำหรับปี 2555-2560 มูลค่าการลงทุนรวมประมาณ 900-1,000 ล้านบาทหรือสูงสุดสำหรับ บินในเส้นทางระยะบินไม่เกิน 2 ชั่วโมง

นอกจากนี้ ภายในมิถุนายนนี้ บกท. จะนำเข้าเครื่องบินแอร์บัส A340-600 เตรียมนำไปใช้ประโยชน์เส้นทางบิน กรุงเทพฯ-มิลาน ส่วนเครื่องบินแอร์บัส A380 ซึ่งเลื่อนรับมอบเข้าฝูงไปเป็นปี 2553 และเพิ่มจาก 3 เป็น 4 ลำ นั้น

สำหรับการวางแผนกลยุทธ์ในเรื่องการใช้อากาศยานของ บกท. ในระยะนี้ นั้น

1. การเพิ่มเส้นทางบินประจำก็เพื่อให้สอดคล้องกับการหมุนเวียนใช้งานเครื่องบินที่มีอยู่ เช่น โบอิง B737-400 โดย บกท. ลดเที่ยวบินกรุงเทพฯ-บรูไน จาก 7 เที่ยวบิน เหลือ 3 เที่ยวบิน/สัปดาห์ เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารกลุ่มหลักมีจำนวนน้อยลง แต่ใช้วิธีการทำแผนการขายที่เน้นแลกเปลี่ยนกับสายการบิน บรูไนเพื่อให้ผู้โดยสารใช้บริการตามปกติ และเพื่อให้การบินไทยสามารถนำเครื่องบินมาใช้ประโยชน์เส้นทางอื่นเพิ่มขึ้นได้
2. การปรับแผนบริหารจัดการระยะเร่งด่วนด้วยคอนเซ็ปต์ 3 Q "quick-quickly-quickest" การใช้ประโยชน์ของอัตราการบรรทุกผู้โดยสารให้ได้มากที่สุดจากเครื่องบินที่สลับเปลี่ยนเส้นทางไปบินยังพื้นที่ที่ตลาดเติบโตมีศักยภาพสูงจะเพิ่มความถี่ 5 เมือง 3 ประเทศ ได้แก่ ไฮเดอราบาด อินเดีย เชียงใหม่ ปักกิ่ง สาธารณรัฐประชาชนจีน และกรุงโซล สาธารณรัฐเกาหลี

สายการบินแห่งใหม่ที่กำลังจะเปิดให้บริการในไทย คือ "สายการบินแอร์ฟินิกซ์" ซึ่งจะนำเข้าเครื่องบินรุ่น SAAB 340 จำนวน 2 ลำ และรุ่น Eagle 150 B จำนวน 6 ลำ เพื่อเปิดบริการบินไปกลับระหว่างกรุงเทพฯ-นครราชสีมา-เชียงใหม่-เชียงราย รวมทั้งเพื่อใช้ฝึกบินด้วย ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาด 34 ที่นั่ง และจากการศึกษาความเป็นไปได้พบว่าสามารถเปิดให้บริการได้อย่างแน่นอน เพราะผู้โดยสารมีความต้องการบินเส้นทางดังกล่าวจำนวนมาก คาดว่าจะเปิดให้บริการได้ภายในเดือนเมษายนนี้

สายการบินต้นทุนต่ำ

สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำนั้น ในปี พ.ศ. 2550 ที่ผ่านมา ต่อเนื่องไปในปี พ.ศ.2551 นี้ สายการบินต้นทุนต่ำในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นับเป็นธุรกิจที่มีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง

จำนวนสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชีย-แปซิฟิก ขณะนี้มีถึง 37 สายการบิน แบ่งเป็น

1. ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้	15	สายการบิน
2. ภูมิภาคเอเชียเหนือ	9	สายการบิน
3. ภูมิภาคเอเชียใต้	9	สายการบิน
4. ภูมิภาคโอเชียเนีย	4	สายการบิน

ศาสตราจารย์เคย์ ซอน ผู้อำนวยการ School of Hotels & Tourism Management เปิดเผยว่า ผลการวิจัย Low-Cost Carriers in Asia-Pacific ซึ่งเป็นความร่วมมือระหว่าง UNWTO กับ Hong Kong PolyU Project ได้ระบุแนวโน้มโลว์คอสต์เอเชียจะปรับตัว 9 แบบ คือ

1. ทำให้เส้นแบ่งประเภทสายการบินจางลง เห็นได้จากกรณีศึกษาการก่อตั้งแอร์ โอเอซิสฮ่องกง สายการบินต้นทุนต่ำบิน ข้ามทวีประหว่าง ฮ่องกง-ลอนดอน ทำให้ คาเธ่ย์ แปซิฟิก สายการบินใหญ่ฮ่องกงต้องลดราคาตัวลงเพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดไว้
2. การเข้าสู่ตลาดเส้นทางบินระยะยาวและการบินข้ามทวีปจะเพิ่มมากขึ้นตามลำดับ โดยเอเชียใต้เริ่มขยายมากที่สุด 4 สายการบิน เอเชียเหนือ 3 สายการบิน เอเชียตะวันออกเฉียงใต้ 2 สายการบิน และโอเชียเนีย 2 สายการบิน
3. สายการบินธรรมดาจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำขึ้นมาเอง เพื่อชิงส่วนแบ่งทางการตลาดกับสายการบินต้นทุนต่ำที่เกิดขึ้นใหม่ ตัวอย่างสายการบินแห่งชาติที่ขยายสู่ธุรกิจโลว์คอสต์ ได้แก่
 - สายการบินแคนเวสต์ของออสเตรเลียที่ก่อตั้งสายการบินเจ็ตสตาร์ กลยุทธ์สร้างเส้นทางเชื่อมโยงทวีปออสเตรเลีย-โอเชียเนีย และออสเตรเลีย-เอเชียตะวันออกเฉียงใต้
 - สายการบินไทยเป็นผู้ถือหุ้นใหญ่ของสายการบินนกแอร์ มีกลยุทธ์ขยายเส้นทางบินในประเทศเป็นหลัก
 - สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ ตั้งสายการบินไฟร์ฟลายเออร์
4. สายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียใต้ จะขยายฝูงบินขนาดใหญ่ ข้อมูลวิจัยจากศูนย์การบินเอเชีย-แปซิฟิก (Centre for Asia Pacific Aviation : CAPA) ประเมินสถานการณ์โลว์คอสต์แอร์ไลน์อีก 5 ปี จำนวนที่นั่งสายการบินจะเพิ่มขึ้น 250% ฝูงบินภูมิภาคนี้ปี 2555 จะขยายถึง 900 ลำ จากปัจจุบันมีเพียง 300 ลำ
5. การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารรองรับสายการบินต้นทุนต่ำโดยเฉพาะ (LCC terminal) แนวโน้มนี้ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ปรากฏชัดเจนมากมีถึง 3 แห่ง
6. การสร้างเครือข่ายพันธมิตรทางกลยุทธ์
7. การสร้างพันธมิตรระดับภูมิภาคหรือระดับโลก เช่น แอร์ โอเอซิส จับมือ กับแอร์มาเก๊า
8. การเชื่อมต่อเที่ยวบิน (flight connections) จะเพิ่มอย่างรวดเร็ว

9. กลุ่มเป้าหมายผู้รุดตลาดนักท่องเที่ยวเชิงธุรกิจกลุ่มขนาดกลางและขนาดย่อม (SMEs)

ผลการศึกษายังพบว่า สายการบินต้นทุนต่ำจะเติบโตจากนักธุรกิจท้องถิ่นรุ่นใหม่ที่ไม่จำเป็นต้องมีพื้นฐานทางธุรกิจ แต่มีวิธีสร้างโมเดลให้ประสบความสำเร็จด้วยกลยุทธ์เฉพาะตัว (unique strategy) เช่น การตั้งแอร์โฮเอนซิส ของนักธุรกิจท้องถิ่นชาวฮ่องกง วางกลยุทธ์หลักเน้นเฉพาะเปิดบินข้ามทวีป ระยะไกลเพียงอย่างเดียว หรือ เชงแอร์ไลน์ ของสาธารณรัฐเกาหลี ใช้กลยุทธ์ยึดชุมชนเป็นพื้นฐาน (community based)

นายปีเตอร์ ฮาร์บิสัน ประธานบริหาร CAPA กล่าวว่า ในปัจจุบัน ปัจจัยลบที่มีผลต่อสายการบินต้นทุนต่ำ คือ เศรษฐกิจสหรัฐอเมริกาตกต่ำ หลังจากวิกฤตสินเชื่อที่อยู่อาศัยของสหรัฐ ที่กำลังส่งผลกระทบต่อระบบเศรษฐกิจโลก ซึ่งเป็นผลให้ผู้โดยสารตัดสินใจชะลอหรือยกเลิกการเดินทาง ดังนั้น รัฐบาลแต่ละประเทศควรตั้งรับด้วยการขยายเครือข่ายการบินภายในภูมิภาค แต่อย่างไรก็ตาม สายการบินต้นทุนต่ำทั้งหลาย ก็จะสามารถรอดพ้นจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว เพราะมีต้นทุนค่าใช้จ่ายที่ถูกกว่า โดยมีค่าใช้จ่ายที่ต่ำกว่าสายการบินทั่วไปถึงร้อยละ 50 นอกจากนี้ ผลจากนโยบายเปิดเสรีน่านฟ้าประเทศสมาชิกอาเซียนและภูมิภาคเอเชีย 153 เมือง ยังเป็นปัจจัยที่มีผลต่อการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำอีกด้วย

อย่างไรก็ตาม หลังจากโลว์คอสต์ขยายการเติบโตอย่างรวดเร็วจึงต้องเผชิญ 4 ปัญหา ได้แก่

1. ขาดทรัพยากรบุคคล
2. ต้องปรับหลักปฏิบัติให้ได้ตามข้อบังคับเรื่องสิ่งแวดล้อม
3. การจ่ายภาษีลดหย่อนการปล่อยมลพิษจากน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน
4. การแข่งขันกับสายการบินแห่งชาติ ซึ่งแต่ธุรกิจตั้งสายการบินต้นทุนต่ำเข้าสู่ตลาดการแข่งขัน

สำหรับสายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น โดยภาพรวม สายการบินต้นทุนต่ำของไทยมีการเติบโตอย่างต่อเนื่อง นอกเหนือจากจตุรายในเรื่องราคาถูกแล้ว ในปัจจุบันสายการบินต้นทุนต่ำของไทยได้มีการพัฒนาการบริการให้มีมาตรฐานสูงขึ้น เพื่อให้สอดคล้องกับพฤติกรรมผู้บริโภค นั่นคือ “ความต้องการที่แท้จริงของผู้บริโภคต่อผู้ประกอบการที่มักใช้ “ราคาถูก” มาเป็นกลไกทางการตลาดจึงไม่ใช่สิ่งที่ดีที่สุดในความต้องการของผู้บริโภคเสมอไป เพราะพฤติกรรมผู้บริโภคไทยไม่ว่าจะถูกหรือแพง ย่อมคาดหวังบริการที่ดี และความปลอดภัยต้องมาก่อนเสมอ”

สายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาจตุรายโดยใช้ ผู้บินใหม่ที่จัดซื้อเข้ามา โดยเป็นเครื่องบินแอร์บัส เอ 320 รวม 40 ลำ ซึ่งได้รับเครื่องบินลำแรกไปตั้งแต่เดือนตุลาคม และสิ้นปี พ.ศ.2550 ได้รับเครื่องบินใหม่รวม 3 ลำ คาดว่าจะรับได้ทั้งหมดภายในปี พ.ศ.2556 เท่ากับว่าเครื่องบินโบอิง 747 ที่มีอยู่เวลานี้จะถูกไล่ออกจากตลาดไปโดยปริยาย

นอกจากนี้ ล่าสุด สายการบินได้เซ็นสัญญากับบริษัท ซีเออี ซึ่งเป็นบริษัทฝึกอบรมนักบินและผู้พัฒนาเทคโนโลยีด้านการบิน จากประเทศแคนาดา ในการพัฒนาศูนย์ฝึกอบรมนักบินในภูมิภาค หรือแอร์เอเชีย อคาเดมี่ ภายใต้ความร่วมมือดังกล่าวแอร์เอเชียจะเพิ่มอุปกรณ์การฝึกนักบินเสมือนการบินจริง หรือ Stimulator เพิ่มอีก 2 เครื่อง สำหรับการฝึกหัดเครื่องบินแบบ แอร์บัส เอ 320 และ เอ 330 มูลค่าการลงทุนเครื่องละ 10 ล้านดอลลาร์ (350 ล้านบาท) จะเป็นการลงทุนจากบริษัทซีเออี รวม 20 ล้านดอลลาร์ หรือ 700 ล้านบาท โดยปีแรกคาดว่าจะฝึกอบรมนักบินได้ 1,000 คน และเพิ่มเป็น 5,000 คนต่อปีภายใน 5 ปี

ส่วนสายการบิน วัน ทู โก ก็ได้สั่งซื้อเครื่องบินใหม่ไว้แล้ว โดยการเจรจาทั้งหมดจะแล้วเสร็จ ประมาณเดือนเมษายน 2551 เป็นเครื่องบินใหม่จำนวน 20 ลำ ประกอบด้วย โบอิง 737-9 ขนาด 360 ที่นั่ง จำนวน 12 ลำ และโบอิง 787-900 ขนาด 220 ที่นั่ง จำนวน 8 ลำ และจะสามารถทยอยรับได้ในปีที่ 3-4 เป็นต้นไป ด้วยมูลค่าการลงทุนซื้อเครื่องบินรวมจำนวน 2.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ

สายการบินนกแอร์นั้น ใช้วิธีการเช่าซื้อเครื่องบินใหม่มาบริการผู้โดยสาร

นอกจากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำอีกหนึ่งสายการบิน ที่มีแผนการจะเปิดให้บริการในไทย คือ **“สายการบินโลออนแอร์ไทย”** ของสายการบินโลออนแอร์ อินโดนีเซีย โดยพิจารณาทางเลือกในการดำเนินการ 2 ทางเลือก คือ

1. ร่วมทุนกับวัน-ทู-โก ซึ่งเป็นพันธมิตรทางการบินกัน หรือ
2. การเข้ามาลงทุนเองกับนักธุรกิจไทยที่มีใบอนุญาตตั้งสายการบินแต่ยังไม่ได้เปิดดำเนินการ

ภายในเมษายนนี้ จะเริ่มทยอยนำเครื่องบินใหม่โบอิง 737-900ER ขนาด 215 ที่นั่ง ซึ่งขณะนี้ ได้สั่งจองฝูงบินจำนวนมากสุดถึง 122 ลำ เพื่อนำมาบริการแข่งขันกับสายการบินต้นทุนต่ำรายอื่นๆ โดยเฉพาะกลุ่มแอร์เอเชีย ของมาเลเซีย โดยวางยุทธศาสตร์ขยายเครือข่ายจุดบินและเปิดสายการบินในแต่ละประเทศทับเส้นทางกับกลุ่มแอร์เอเชีย นอกจากนี้ ยังได้เตรียมพัฒนาเครือข่ายการบินในประเทศ และระหว่างประเทศอย่างจริงจัง โดยเฉพาะในประเทศไทย ซึ่งปริมาณจราจรทางเดินอากาศโตสูงกว่าประเทศอื่นในเอเชีย

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

รายงานยอดสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ทั่วโลก ในปี พ.ศ. 2550 นั้น ทั้ง โบอิง และ แอร์บัส สามารถทำยอดขายรวมกันได้กว่า 2,400 ลำ โดย โบอิง รายงานยอดสั่งซื้อตลอดปียอดรวม 1,213 ลำ ณ เดือนธันวาคม 2550 ในขณะที่ แอร์บัส มียอดสั่งซื้อ ณ เดือนพฤศจิกายนปี จำนวน 1,204 ลำ ซึ่งทำลายสถิติสูงสุดที่เคยทำได้เมื่อ 2 ปีที่ผ่านมาทำได้ 1,111 ลำ

ลูกค้ากลุ่มหลักของแอร์บัส ได้แก่ สายการบินต้นทุนต่ำในเอเชียแปซิฟิก ซึ่งนิยมสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสมากอันดับ 1 รุ่น A319 และ A320 ขนาด 160-180 ที่นั่ง เช่น

- ไทเกอร์ แอร์เวย์ส เป็นโลว์คอสต์ของสิงคโปร์แอร์ไลน์ส ได้สั่งจองซื้อแอร์บัส A320 มากสุดถึง 70 ลำ ส่วนสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ตลอด 10 ปีนี้เป็นลูกค้าหลักแอร์บัสซื้อฝูงบินจากค่ายนี้รวม 156 ลำ
- กลุ่มแอร์เอเชีย มาเลเซีย ซึ่งมี 4 สายการบินคือ แอร์เอเชียมาเลเซีย ไทยแอร์เอเชีย อินโดนีเซียแอร์เอเชีย แอร์เอเชียเอ็กซ์ ประกาศซื้อฝูงบินแอร์บัสภายใน 5 ปีนี้ 100 ลำ

สำหรับโบอิงนั้น รุ่นที่ได้รับความนิยมอย่างต่อเนื่อง คือ B737-400 โดยลูกค้าหลักของโบอิง ได้แก่ สายการบินแควนตัส สั่งซื้อ 30 ลำ ก่อนหน้านี้ซื้อไปแล้ว 38 ลำ บริษัท AWAS ซึ่งเป็นบริษัทเช่าซื้อเครื่องบินจากไอร์แลนด์เซ็นสัญญาสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นนี้เช่นกัน 31 ลำ ส่วนเครื่องบินลำตัวกว้างรุ่น Boeing777 ขายให้กับสายการบินเดลต้าแอร์ไลน์ 2 ลำ และลูกค้าที่ไม่เปิดเผยรายชื่อบริษัทเครื่องบินรุ่นกลาง B787 อีก 3 ลำ

ในช่วง 5 ปีนี้ สถานการณ์การแข่งขันระหว่างโบอิงและแอร์บัส ในการชิงส่วนแบ่งทางการตลาดนั้น จะเน้นที่ตลาดเครื่องบินขนาดบรรทุก 250-350 ที่นั่ง ซึ่งสามารถให้บริการบินระหว่างประเทศและข้ามทวีปได้ในเครื่องบินแบบเดียวกัน สนองความต้องการของสายการบินทั่วโลกซึ่งปรับกลยุทธ์การลงทุน โดยมุ่งเน้นความคุ้มค่าการใช้งาน ขณะเดียวกันก็ต้องเป็นเครื่องบินที่มีคุณสมบัติสามารถสร้างรายได้และลดต้นทุนได้ตามเป้าหมายแต่ละปี ซึ่งมีปัจจัยเสี่ยงทางการเงินและการเดินทางของผู้โดยสารเปลี่ยนแปลงตลอด

อย่างไรก็ตาม แอร์บัสและโบอิงต่างคาดการณ์ไปในแนวทางเดียวกับนักวิเคราะห์บริษัทตัวแทนตลาดการค้าเครื่องบินว่า ยอดขายเครื่องบินปี พ.ศ. 2551 จะลดลงเล็กน้อย เนื่องจากราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นและปัญหาในตลาดสินเชื่อ(credit crunch) ของสหรัฐอเมริกา

นอกจากนี้ ทั้งแอร์บัสและโบอิงต่างก็เร่งผลิตนวัตกรรมฝูงบินใหม่ให้สอดคล้องกับสถานการณ์การเปลี่ยนแปลงของอุตสาหกรรมการบิน ที่ต้องเผชิญกับต้นทุนการขนส่งทางอากาศที่สูงขึ้น จากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น และการลงทุนปกป้องสิ่งแวดล้อม โบอิง จึงผลิตเครื่องบิน B787 ดรีมไลเนอร์ ส่วนแอร์บัสผลิตรุ่นใหม่ A350-WBX

ด้านท่าอากาศยาน

สำหรับในด้านท่าอากาศยานนั้น ประเทศที่น่าจับตามองมี 2 ประเทศ คือ สิงคโปร์ และ จีน

สิงคโปร์เป็นประเทศเจ้าของท่าอากาศยานช้างงี ซึ่งนับเป็นคู่แข่งที่น่ากลัวของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของไทย โดยในปี พ.ศ. 2550 ที่ผ่านมา ท่าอากาศยานช้างงี รองรับผู้โดยสารมากเป็นประวัติการณ์ถึง 36.7 ล้านคน โดยเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 5 จากปีก่อนหน้า ซึ่งอยู่ที่ 35.03 ล้านคน ทั้งนี้ เป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจอย่างแข็งแกร่งในจีนและอินเดีย รวมทั้งประเทศตลาดเกิดใหม่เช่นเวียดนาม รัสเซีย และแอฟริกาใต้ ก็มีสวนทำให้ยอดผู้โดยสารใช้บริการสนามบินช้างงีเพิ่มขึ้นเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม ปริมาณสินค้าขนส่งทางเครื่องบินเมื่อปีที่แล้ว ลดลงเกือบ 1% ไปอยู่ที่ 1.89 ล้านตัน เพราะส่งสินค้าอิเล็กทรอนิกส์ไปสหรัฐฯ ลดน้อยลง และผู้ผลิตเริ่มหันมาขนส่งสินค้าทางเรือแทนทางอากาศ เนื่องจากราคาน้ำมันพุ่งสูงมาก

นอกจากนี้ ล่าสุด ท่าอากาศยานช้างงี ได้พัฒนาไปอีกขั้นหนึ่ง โดยได้เปิดอาคารที่พักผู้โดยสารแห่งใหม่ของท่าอากาศยานช้างงี ซึ่งเรียกกันว่า “เทอร์มินัล 3” เมื่อวันที่ 9 มกราคม 2551 โดยนักวิเคราะห์ด้านการบินได้ให้ความเห็นว่า อาคารเทอร์มินัล 3 นี้ จะยิ่งเสริมส่งฐานะของสิงคโปร์ในการเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคนี้

อาคารเทอร์มินัล 3 สร้างขึ้นด้วยงบประมาณ 1,220 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ (ราว 3.97 หมื่นล้านบาท) เป็นอาคารสูง 7 ชั้น สามารถรับรองผู้โดยสารได้ปีละ 22 ล้าน และเมื่อรวมกัน 3 เทอร์มินอล จะทำให้สนามบินช้างงีโดยรวมรับผู้โดยสารได้เพิ่มขึ้นเป็นปีละประมาณ 70 ล้านคน เทอร์มินัล 3 จะทำให้

ชาวสิงคโปร์มีสะพานเทียบเครื่องบินเพิ่มขึ้นอีก 28 สะพาน โดยที่ 8 สะพานได้รับการออกแบบให้สามารถรับแอร์บัส เอ380 ซูเปอร์จัมโบ เครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่ที่สุดในโลกในขณะนี้

จุดที่น่าสนใจ คือ ผู้บริหารท่าอากาศยานชาวสิงคโปร์ ได้นำที่ปรึกษาจากสถาบันการบินสิงคโปร์ (Singapore Aviation Academy) เข้ามาร่วมด้วยเพื่อวางยุทธศาสตร์พัฒนากบินสากล โดยตั้งเป้าความสำเร็จในการสร้างสิงคโปร์เป็นผู้นำ 10 อุตสาหกรรมหลักทางการบิน ซึ่งกำลังเผชิญความท้าทายหลายด้าน แต่กระดมผู้เชี่ยวชาญมารวมเป็นหนึ่งเดียวกันทางด้าน เชื้อเพลิงการบิน ฝึกอบรมสร้างโปรแกรมพัฒนา และสร้างความเป็นแม่เหล็กดึงดูดสายการบินนานาชาติเปิดบินตรงมายังสิงคโปร์ ซึ่งจะเห็นว่า สิงคโปร์ให้ความสำคัญในเรื่องการพัฒนาบุคลากรการบิน ซึ่งเป็นพื้นฐานหลักในการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินของประเทศ

สิงคโปร์นั้น มิได้เพียงพัฒนาท่าอากาศยานชาวสิงคโปร์ในประเทศ แต่ยังได้มีแผนการลงทุนในท่าอากาศยานในภูมิภาค โดยผู้บริหารบริษัทท่าอากาศยานชาวสิงคโปร์ ได้เตรียมลงทุนมูลค่าไม่ต่ำกว่า 700 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อซื้อหุ้นในสนามบินในภูมิภาคเอเชียประมาณ 15 แห่งโดยเฉพาะในจีน อินเดีย ตะวันออกกลาง รัสเซีย และเวียดนาม ซึ่งล้วนแต่เป็นตลาดการบินที่มีแนวโน้มการเติบโตในระดับสูง โดยจะดำเนินการภายในเวลา 3 ปีข้างหน้า

จากแนวโน้มการคาดการณ์ของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (ไออาตา) ได้คาดการณ์ว่า สนามบินทั่วทุกแห่งจะให้บริการผู้โดยสาร จากอัตราการให้บริการทางอากาศทั่วโลกที่มีแนวโน้มขยายตัวเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 29 ภายในปี 2554 นอกจากนี้ ท่าอากาศยานในหลายประเทศ กำลังได้รับประโยชน์จากการคลายกฎข้อบังคับ และจากการเติบโตของธุรกิจขนส่งทางอากาศ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การตั้งสายการบินต้นทุนต่ำช่วยดึงดูดความสนใจให้นักท่องเที่ยวเพิ่มขึ้น เช่น สนามบินชัคดอม แห่ง ดูไบ ประเทศสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ ได้ตั้งงบประมาณไว้ราว 82,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ เพื่อส่งเสริมการสร้างฮับการขนส่งทางอากาศของบริเวณอ่าวเปอร์เซีย ขณะที่ อินเดียเตรียมขยายหุ้นในสนามบินที่ใหญ่ที่สุดของประเทศเพื่อไปช่วยเสริมแผนการลงทุนมูลค่า 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ในการพัฒนาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวทางอากาศในอีก 7 ปีข้างหน้า

โดยในประเทศอินเดียนั้น บริษัทบริหารท่าอากาศยานชาวสิงคโปร์ ได้จับมือร่วมกับบริษัททาตา กรุ๊ป เพื่อเข้าร่วมประมูลในโครงการพัฒนาสนามบินของอินเดีย เน้นสนามบินที่มีสถานะเป็นสนามบินรองของประเทศ โดยหนึ่งในสนามบินที่มองไว้คือที่เมืองอัมริตสาร์ ซึ่งตั้งอยู่ในแคว้นปัญจาบทางตอนเหนือของประเทศที่เพิ่งประกาศแปรรูปกิจการไป

ส่วนการลงทุนในจีนนั้น การเติบโตส่วนใหญ่จะมาจากทางภูมิภาคตอนกลางและตะวันตกของประเทศ ดังนั้น บริษัทบริหารท่าอากาศยานชาวสิงคโปร์ จะเน้นพื้นที่ดังกล่าวซึ่งคาดว่าจะมีสนามบินอีกกว่า

20 แห่งที่ต้องการยกระดับสถานะเข้าสู่เส้นทางการบินระหว่างประเทศ นอกเหนือจากสนามบินหลักในปักกิ่ง เซี่ยงไฮ้ กวางโจว และเสิ่นเจิ้น

นอกจากนี้ สิงคโปร์ยังมีการบรรลุข้อตกลงเปิดน่านฟ้าเสรีแล้ว กว่า 20 ประเทศทั่วโลก โดยล่าสุดได้บรรลุข้อตกลงทวิภาคีเปิดน่านฟ้าเสรีกับประเทศเดนมาร์ก นอร์เวย์ และสวีเดน แล้ว ส่งผลให้สายการบินของสิงคโปร์ และทั้ง 3 ประเทศสามารถบินผ่านน่านฟ้าของกันและกัน เพื่อไปยังประเทศเป้าหมายได้

การบรรลุข้อตกลงสะท้อนถึงคำมั่นในการกำหนดกรอบการให้บริการทางอากาศอย่างเสรีระหว่างกัน และยังช่วยส่งเสริมการค้าและการลงทุนทวิภาคีระหว่างสิงคโปร์และประเทศสแกนดิเนเวียอีกด้วย โดยข้อตกลงดังกล่าว เปิดทางให้เครื่องบินบรรทุกสินค้าของสิงคโปร์ และประเทศดังกล่าว ใช้ประเทศคู่สัญญาเป็นฐานดำเนินการเพื่อให้บริการไป ยังประเทศที่ 3 ได้ โดยไม่มีข้อจำกัดเรื่องเส้นทาง คักยภาพ และความถี่ของเที่ยวบิน

สำหรับประเทศจีนนั้น จากข้อมูลของสำนักงานการบินพาณิชย์ระบุว่า จีนมีแผนเพิ่มสนามบินให้ได้เป็น 220 แห่งภายในปี พ.ศ. 2563 จากปี 2549 ที่มีอยู่เพียง 147 แห่งทั่วประเทศ และปีที่แล้ว ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศในจีนเพิ่มขึ้น ร้อยละ 16 เท่ากับ 185 ล้านคน ซึ่งสำนักงานคาดการณ์ว่า ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2551 ถึง 2553 ปริมาณผู้โดยสารทางอากาศของจีนจะขยายตัวราวร้อยละ 11.4 ต่อปี และปริมาณการขนส่งสินค้าทางอากาศจะขยายตัวราวร้อยละ 14 ต่อปี

นอกจากนี้ จากการประเมินขององค์การท่องเที่ยวโลก ระบุว่า การท่องเที่ยวไปต่างประเทศของนักท่องเที่ยวจีนในช่วง 5 ปีที่ผ่านมาเพิ่มขึ้นเกือบ 3 เท่า และอาจมีแนวโน้มจะเพิ่มขึ้นอีก 3 เท่าอยู่ที่ 100 ล้านคนภายในปี 2558 ดังนั้น การเร่งลงทุนพัฒนาสนามบินเพื่อรองรับการให้บริการในอนาคตจึงเป็นสิ่งจำเป็นเร่งด่วน

จะเห็นว่า การพัฒนาของสิงคโปร์ในด้านท่าอากาศยานนั้น ได้เจริญรุดหน้าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิของไทยไปมาก โดยเมื่อพิจารณาถึงความพร้อมและขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารซึ่งในปัจจุบัน ท่าอากาศยานชางจี สามารถรองรับผู้โดยสารได้มากถึง 70 คน นอกจากนี้ ท่าอากาศยานชางจียังพิจารณาความพร้อมในการดำเนินการ ไม่ว่าจะเป็นการคมนาคมขนส่ง ซึ่งมี MRT นอกจากนี้ ยังมีการเตรียมการพัฒนาบุคลากร เพื่อรองรับการเติบโตของธุรกิจ

ด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ

ขอ. ได้ร่วมกับ บวท. ทดลองนำระบบดาวเทียมมาใช้ควบคุมการขึ้นลงอากาศยาน โดยจะเริ่มที่สนามบินภูเก็ตเป็นสนามบินแห่งแรกก่อน หลังจากนั้นจะไปทดสอบที่สนามบินกระบี่ และสนามบินแม่ฮ่องสอน เนื่องจากสนามบินดังกล่าวอยู่ใกล้กับทะเลและภูเขา การนำระบบดาวเทียมมาใช้จะช่วยให้การขึ้นลงอากาศยานมีความปลอดภัยมากขึ้น

สำหรับในต่างประเทศนั้น มีหลายประเทศที่นำระบบดาวเทียมมาใช้ เช่น ยุโรป สหรัฐ เป็นต้น แต่เครื่องบินจะต้องมีการติดตั้งอุปกรณ์ เพื่อรองรับสัญญาณดาวเทียม โดยสายการบินจะต้องเป็นผู้ลงทุนเอง และแจ้งให้กรมขนส่งทางอากาศรับทราบว่ามีอุปกรณ์รับสัญญาณดาวเทียม ซึ่งเชื่อว่าจะทำให้เครื่องบินจัดแผนการบินและกำหนดจุดพักขึ้นลงได้เป็นอย่างดี หากประสบความสำเร็จจะนำมาใช้กับสนามบินที่อยู่ภายใต้การดูแลของ ขอ. ทั้ง 26 แห่งทั่วประเทศ

ในประเด็นนี้ สบพ. ในฐานะหน่วยงานที่ฝึกอบรมด้านการบิน ก็ควรศึกษาถึงพัฒนาการของการควบคุมจราจรทางอากาศของไทย เพื่อให้สามารถประยุกต์และปรับปรุงให้สอดคล้องกับหลักสูตรการเรียนการสอน และ ความต้องการในการฝึกอบรมของหน่วยงานลูกค้าของ สบพ.

ในช่วงเดือนมกราคม 2551 นี้ ประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณานั้น คือ แนวโน้มการพัฒนาของอุตสาหกรรมการบินของไทยและภูมิภาค เช่น การขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินของจีนและอินเดีย การเกิดขึ้นของสายการบินของไทย การสั่งซื้อเครื่องบินพาณิชย์ การขยายสนามบินนานาชาติ นโยบายด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน ล้วนแล้วแต่มีผลต่อความต้องการบุคลากรด้านการบิน และความต้องการในการพัฒนาบุคลากร ทั้งสิ้น ซึ่งนับเป็นโอกาสที่ สบพ. ต้องพิจารณา

แผนกวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน