

ในช่วงเดือนพฤษภาคม 2551 นี้ ประเด็นที่น่าสนใจยังคงเป็นในเรื่องของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานที่เพิ่มสูงขึ้น ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เปิดเผยว่า การดำเนินงานของสายการบินทั่วโลก ปี 2008 คาดว่าจะมีกำไรอยู่ที่ 4,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งน้อยกว่าปีที่แล้วร้อยละ 20 จากเดิมที่เคยคาดการณ์ไว้ว่า แนวโน้มรายได้ในปี 2551 จะมีจำนวน 5,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ทั้งนี้ เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินปรับเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

อัตราการเติบโตของธุรกิจการบินโลกโดยรวมนั้น ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยจากสถิติข้อมูลในเดือน มีนาคม 2551 ที่ผ่านมา พบว่าอัตราระวางบรรทุก โดยรวมทั่วโลกของเดือนมีนาคม 2551 จะอยู่ที่ ร้อยละ 77.7 ลดลงจากเดือนเดียวกันในปี 2550 ที่มีอัตราระวางบรรทุกอยู่ที่ร้อยละ 77.8 ส่วนโซนเอเชียแปซิฟิกนั้น อัตราระวางบรรทุกในเดือนมีนาคม 2551 อยู่ที่ร้อยละ 76.5 ลดลงจากเดือนเดียวกันใน ปี 2550 ที่มีอัตราระวางบรรทุก ร้อยละ 77.0 หรือลดลงประมาณ ร้อยละ 5

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยในปัจจุบันนั้น ก็กำลังเผชิญกับปัจจัยความเสี่ยง 3 ประการที่จะมีผลต่อการเติบโตของธุรกิจการบินของไทย ได้แก่

1. **ปัญหาราคาน้ำมันที่ปรับสูงขึ้น** จนส่งผลให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มขึ้น จนต้องมีการปรับราคาตั๋วโดยสารเครื่องบินและค่าธรรมเนียมน้ำมัน
2. **ภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว** ค่าครองชีพที่ขยับตัวสูงขึ้น ทำให้คนเลือกใช้จ่ายในสิ่งจำเป็น โดยอาจชะลอการโดยสารเครื่องบินและการเดินทางท่องเที่ยว
3. **สถานการณ์ทางการเมืองที่ไม่มีเสถียรภาพ** กระแสข่าวลือปฏิวัติ และการชุมนุมประท้วงล่าสุดที่ทำร้ายร่างกาย มีผลต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยว โดยจะทำให้นักท่องเที่ยวหวาดกลัวต่อการเดินทางมาท่องเที่ยวที่ประเทศไทย

ปัจจัยทั้งสามประการนั้น เป็นผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการบิน และอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย ซึ่งเป็นสองอุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกัน ทำให้ปริมาณความต้องการในการโดยสารเครื่องบินลดน้อยลง ซึ่ง **สมาคมผู้จำหน่ายตัวเครื่องบินระหว่างประเทศ** กล่าวว่า ธุรกิจทั่วทั้งภายในประเทศและต่างประเทศ ของไทยในช่วงครึ่งปีหลัง มีแนวโน้มยอดขายไม่ดีนัก เนื่องจากคนชะลอกำลังซื้อ ต้นทุนการขนส่งเพิ่มสูงขึ้นจากราคาน้ำมัน โดยเฉพาะสายการบินปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันอย่างต่อเนื่อง ทำให้ยอดขายการจองก็เริ่มชะลอตัว

ด้านธุรกิจการบิน

ผลกระทบต่อเนื่องมาจากการที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น ธุรกิจสายการบินต้องรับภาระค่าใช้จ่ายต่างๆ มากขึ้น ทำให้ต้องทำ Break event ให้สูงขึ้น และมีการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันและค่าใช้จ่ายต่างๆ ดังนั้น การเดินทางทางอากาศจึงมีค่าใช้จ่ายสูงขึ้น ส่งผลต่อเนื่องทำให้ผู้โดยสารจึงมีจำนวนน้อยลง และมีผลต่อรายได้ของสายการบินที่ต้องลดลงตามไปด้วย ซึ่งก็จะเป็นปัจจัยเสี่ยงกลับไปหาสายการบินซึ่งต้องต้องวางแผนรับมือกับเหตุการณ์ต่างๆ ที่อาจเกิดขึ้น เมื่อพิจารณาสถานการณ์ขณะนี้ จะพบว่าวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ ได้ส่งผลกระทบโดยตรงอย่างมากต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก และได้สร้างให้เกิดปรากฏการณ์และรูปแบบใหม่ๆ ขึ้นมาในธุรกิจการบิน ซึ่งสามารถสรุปประเด็นหลักๆ ได้ดังนี้

1. การควบรวมกิจการ

กรณีการควบรวมกิจการสายการบินที่เป็นที่สนใจของทั่วโลก เมื่อเดือนเมษายน 2551 ที่ผ่านมาก็คือ การควบรวมกิจการระหว่างสายการบินเดลต้าแอร์ไลน์ และ สายการบินนอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งก็มีสาเหตุมาจากสภาวะการณ์น้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้น ประกอบกับสภาพเศรษฐกิจของสหรัฐอเมริกาที่ยังอยู่ในภาวะอ่อนแอ สายการบินจึงต้องปรับตัวให้เข้ากับสถานการณ์ในปัจจุบัน เพื่อความรอดอยู่

นักวิเคราะห์มองว่า อุตสาหกรรมการบินของสหรัฐอเมริกา กำลังเผชิญหน้ากับช่วงเวลาที่ทำลายที่สุด และโอกาสที่สายการบินต่างๆ จะหวนกลับมาทำกำไรได้อีกครั้งภายในระยะเวลารวดเร็ว นั้น เป็นไปได้ยาก ต้นทุนที่เพิ่มสูงขึ้นอาจทำให้สายการบินต่างๆ เผชิญภาวะล้มละลายในต้นปีหน้า โดยเฉพาะสายการบินยูเอสแอร์เวย์ส และ สายการบินยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส ในเครือยูเอแอล คอร์ป

ในขณะเดียวกัน สายการบินแอร์ฟรานซ์-เคแอลเอ็ม ก็ได้ยื่นข้อเสนอให้สายการบินอะลิตาเลีย ซึ่งเป็นสายการบินของรัฐบาลอิตาลี ที่กำลังประสบภาวะขาดทุนและกำลังต้องการเงินทุนเพื่อมาเสริมสภาพคล่องในการดำเนินงาน ในการควบรวมกิจการสองสายการบินเข้าด้วยกัน แต่สายการบินอะลิตาเลียก็ยังไม่รับข้อเสนอของแอร์ฟรานซ์-เคแอลเอ็ม

อย่างไรก็ตาม ในสภาวะการณ์เช่นนี้ สายการบินที่มีประสิทธิภาพและแข็งแกร่งจริงๆ เท่านั้นที่จะสามารถเอาตัวรอดได้ ดังนั้น กลยุทธ์การควบรวมกิจการนี้ ก็เพื่อเป็นการเพิ่มเงินสดหมุนเวียนให้มีสภาพคล่อง และการมีเส้นทางบินระหว่างประเทศที่แข็งแกร่งยิ่งขึ้น ซึ่งอาจมีการควบรวมกิจการของสายการบินเกิดขึ้นอีก

2. การปรับขึ้นราคาตั๋วโดยสาร และการจัดเก็บค่าธรรมเนียมใหม่

สายการบินในสหรัฐอเมริกาได้ทำการปรับเพิ่มค่าตั๋วโดยสาร ซึ่งตั้งแต่ต้นปีมานี้ ได้ปรับเพิ่มค่าโดยสารไปแล้วเกือบ 12 เท่า ไม่นับค่าธรรมเนียมต่างๆ ที่จะเรียกเก็บจากผู้โดยสาร หรือค่าธรรมเนียมอื่นใดที่จะนำมาซึ่งรายได้ให้สายการบิน เช่น ค่าธรรมเนียมในการบรรทุกกระเป๋าผู้โดยสาร

เช่นเดียวกับสายการบินแควนตัส ของออสเตรเลีย ซึ่งเตรียมปรับขึ้นค่าโดยสารรอบใหม่ตั้งแต่วันที่ 4 มิ.ย. หลังจากที่ได้ปรับขึ้นค่าโดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ ร้อยละ 3.0 และเส้นทางบินในประเทศ ร้อยละ 3.5 ไปแล้ว เมื่อต้นเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา ทั้งนี้ เพื่อรับมือกับผลกระทบจากต้นทุนเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้น โดยแยกเป็นขึ้นค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ ประมาณร้อยละ 4.0 และเที่ยวบินภายในประเทศ ประมาณร้อยละ 3.0

สายการบินลุฟท์ฮันซ่า ของเยอรมนี ก็ได้ประกาศขึ้นค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงสำหรับเที่ยวบินในยุโรปและเที่ยวบินระหว่างทวีป สำหรับสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของเยอรมนีนั้น นักวิเคราะห์มองว่า หากราคาน้ำมันยังคงสูงอยู่ หรือเพิ่มขึ้นอีกในช่วง 12 เดือนข้างหน้า สายการบินของเยอรมนีบางแห่งอาจจะต้องล้มละลาย เช่น แอร์เบอร์ลิน สายการบินที่ใหญ่เป็นอันดับสองของเยอรมนี

สำหรับในญี่ปุ่นนั้น สายการบินต่างๆ หันมาเพิ่มค่าโดยสาร และเซอร์ชาร์จเชื้อเพลิงเพื่อชดเชยผลกระทบจากราคาเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นนั้น ในขณะที่ผู้บริโภครู้สึกว่ากำลังเผชิญปัญหาสินค้าแพง และค่าจ้างแรงงานที่ไม่ได้รับการปรับเพิ่มขึ้น อาจทำให้ความต้องการเดินทางลดน้อยลง ซึ่งสิ่งเหล่านี้อาจจะทำให้อุตสาหกรรมการบินของญี่ปุ่นก้าวเข้าสู่ภาวะขาลง

ส่วนสายการบินไทย ก็กำลังอยู่ในระหว่างการศึกษาปรับขึ้นอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (Fuel Surcharge) ทั้งเส้นทางบินในประเทศและต่างประเทศ เพื่อให้สอดคล้องกับราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้น ทั้งนี้ ผลการดำเนินงานของการบินไทยและบริษัทย่อย ในไตรมาสที่ 1/2551 ซึ่งสิ้นสุดเมื่อ 31 มีนาคม 2551 ที่ผ่านมา การบินไทยมีกำไรสุทธิ 2,216 ล้านบาท ลดลงจาก ช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 2,017 ล้านบาท หรือร้อยละ 47.6 ซึ่งสาเหตุที่ทำให้ค่าใช้จ่ายเพิ่มขึ้น และส่งผลให้กำไรสุทธิลดลงดังกล่าว คือ ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel) เติบโตปรับตัวสูงขึ้นถึง ร้อยละ 45.4 ส่งผลให้การบินไทยมีค่าใช้จ่ายน้ำมันเครื่องบินถึง 19,563 ล้านบาท เพิ่มขึ้นจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อนร้อยละ 39.6

อย่างไรก็ตาม นักวิเคราะห์ยังได้คาดการณ์ว่า ค่าโดยสารที่ปรับขึ้นอย่างรวดเร็ว อาจทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ในอุตสาหกรรมการเดินทางทางอากาศ นั่นคือ ทำให้พฤติกรรมการเดินทางของผู้โดยสารเครื่องบินเปลี่ยนไป จากปัจจุบัน ซึ่งการโดยสารเครื่องบินเป็นเรื่องปกติสำหรับคนทั่วไป อาจเปลี่ยนไป กลายเป็นเรื่องของกลุ่มนักเดินทางเพื่อทำธุรกิจเท่านั้นที่สามารถเดินทางโดยสารเครื่องบินได้ เหมือนกับที่เคยเกิดขึ้นมาแล้วในช่วงปี 1950 และ 1960 นอกจากนี้ การเพิ่มราคาค่าโดยสารและการเพิ่มค่าธรรมเนียมเซอร์ชาร์จเพื่อรับมือปัญหาต้นทุนพลังงานเพิ่มขึ้น จะทำให้ผู้โดยสารหันไปใช้บริการเดินทางรูปแบบอื่น ในช่วงที่ความต้องการเดินทางทางอากาศลดลง

นอกจากนี้ การจำกัดค่าธรรมเนียมสัมภาระ ก็เป็นอีกประเด็นที่น่าสนใจ โดยการจำกัดค่าธรรมเนียมสัมภาระนี้ เป็นความพยายามที่จะเพิ่มรายได้อื่นๆ ให้แก่สายการบิน ซึ่งในสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเช่นนี้ หลายสายการบินมีแนวโน้มที่จะปรับขึ้นค่าธรรมเนียมในส่วนนี้ เช่น สายการบินสหรัฐหลายแห่ง ได้เรียกเก็บค่าธรรมเนียม 25 ดอลลาร์สำหรับกระเป๋าใส่สัมภาระใบที่สองของผู้โดยสาร แต่ล่าสุดนั้นสายการบินอเมริกัน แอร์ไลน์ ได้ประกาศเรียกเก็บค่าธรรมเนียมในการบรรทุกกระเป๋าผู้โดยสารตั้งแต่ใบแรกเป็นเงิน 15 ดอลลาร์ สำหรับผู้โดยสารที่ใช้บริการภายในประเทศ ไม่นับรวมสายการบินระหว่างประเทศ และผู้โดยสารที่เป็นสมาชิกหรือชำระค่าบริการเต็มอัตรา

สายการบินของไทย ก็เริ่มมีการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสัมภาระด้วยแล้วเช่นกัน ซึ่งได้แก่สายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยเก็บค่ากระเป๋าสัมภาระกับผู้โดยสารเพิ่มใน อัตราใบละ 50 บาท ซึ่งหากมีน้ำหนักมากกว่า 15 กิโลกรัมขึ้นไป จะเก็บเพิ่มอีก 80 บาท ส่วนกรณีผู้โดยสารที่ไม่มีกระเป๋า ทางสายการบินก็ไม่เก็บค่าใช้จ่ายตรงส่วนนี้ เนื่องจากกระเป๋าสัมภาระส่งผลให้สายการบินมีน้ำหนักเพิ่มขึ้น และใช้น้ำมันเพิ่มขึ้น

อย่างไรก็ตาม วิธีการดังกล่าว ก็อาจจะทำให้ความต้องการในการเดินทางทางอากาศของนักเดินทางทั่วโลกลดลง และอาจสร้างความไม่พอใจให้แก่ผู้โดยสารได้

3. การลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน

มาตรการการลดจำนวนเที่ยวบินนั้น ก็เพื่อลดต้นทุนและค่าใช้จ่ายต่างๆ ด้วย สายการบินในอเมริกา เช่น อเมริกัน แอร์ไลน์ส จะลดการให้บริการเที่ยวบินลง 300 เที่ยวบินต่อวัน จากเดิมที่ให้บริการ 4,300 เที่ยวบิน ซึ่งจะทำให้มีการปลดพนักงานออกไปถึง 6,000 คน ส่วนสายการบินเดลต้า แอร์ไลน์ส และยูเอส แอร์เวย์ส กรุ๊ป ประกาศลดเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ เนื่องจากต้นทุนราคาน้ำมันสูง

ส่วนสายการบินแควนตัสและสายการบินเจ็ตสตาร์ ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำในเครือ แควนตัส ก็ได้ตัดเส้นทางการบินภายในประเทศ โดยการลดเที่ยวบินของทั้งสองสายการบินคิดเป็น 5% ของเที่ยวบินทั้งหมด เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดปรับตัวสูงขึ้นอย่างรวดเร็วในปีนี้นอกจากนี้ในส่วนของเจ็ตสตาร์คาดว่าจะงดการใช้เครื่องบินถึง 6 ลำ เพื่อประหยัดต้นทุนการดำเนินงาน

การลดเที่ยวบินทั้งของแควนตัสและอเมริกัน แอร์ไลน์ส ซึ่งเป็นการลดต้นทุนการดำเนินงาน แม้ทั้งสองสายการบินจะเก็บเพิ่มค่าธรรมเนียมราคาน้ำมันมากขึ้นกว่าเดิม แต่ไม่ได้ช่วยเพิ่มรายได้ให้กับสายการบิน เนื่องจากราคาน้ำมันในตลาดโลกปรับตัวอย่างรวดเร็ว ทำให้ต้นทุนด้านพลังงานของสายการบินแควนตัสเพิ่มขึ้นถึง 2,000 ล้านดอลลาร์ออสเตรเลีย หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 35 ซึ่งเป็นต้นทุนในช่วงการดำเนินงานในกลางปีนี้ถึงกลางปีหน้า

ส่วน **สายการบินไทย** นั้น ก็กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาปรับลดเที่ยวบิน หรือยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางที่มีปริมาณผู้โดยสารน้อยหรือเส้นทางที่ประสบปัญหาขาดทุน เพื่อลดผลกระทบจากราคาน้ำมัน โดยเส้นทางที่อยู่ระหว่างการพิจารณา เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก ซึ่งให้บริการในลักษณะบินตรง (Direct Flight) สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน เพราะเป็นเส้นทางบินระยะไกล จึงมีค่าใช้จ่ายน้ำมันสูงมาก แม้อัตราการบินบรรทุกเฉลี่ยจะอยู่ในระดับร้อยละ 70 ก็ตาม ส่วนเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส ซึ่งปัจจุบันให้บริการในลักษณะบินตรง สัปดาห์ละ 7 เที่ยวบิน อาจต้องยกเลิกการบินตรง แต่ใช้วิธีแวะพักที่ญี่ปุ่นแทน แต่จำนวนเที่ยวบินยังคงเดิม รวมทั้งเส้นทางในอินโดนีเซีย เช่น จาการ์ตา และเดนปาซาร์ อาจต้องพิจารณาปรับเปลี่ยนด้วยเช่นกัน

อย่างไรก็ตาม การลดเที่ยวบินของสายการบินปกตินั้น อาจเป็นการเปิดโอกาสให้สายการบินต้นทุนต่ำเข้ามาชิงส่วนแบ่งตลาดได้ง่ายขึ้น เช่น กรณีสายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำของสหรัฐอเมริกา ก็จะเพิ่ม เที่ยวบินให้บริการในช่วงที่สายการบินปกติลดเที่ยวบิน

4. การพัฒนาเทคโนโลยีขั้นสูง

อุตสาหกรรมการอากาศยานโลก ต่างให้ความสำคัญกับการปรับปรุงประสิทธิภาพและการพัฒนาพลังงานทางเลือกกันอย่างจริงจังและเป็นรูปธรรมกันมากขึ้น โดยเน้นการพัฒนาเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพมากกว่า มีน้ำหนักเบากว่า และพึ่งพาพลังงานทางเลือกอย่างจริงจังมากขึ้น ล่าสุดนั้น แอร์บัสและฮันนิเวลล์ อินเตอร์เนชันแนล อิงค์ กำลังอยู่ระหว่างพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพผลิตจากสาหร่ายและผัก ภายในปี 2573 ซึ่งอาจจะรองรับความต้องการเชื้อเพลิงเชิงพาณิชย์ของทั่วโลกได้เกือบ 1 ใน 3 โดยไม่ส่งผลกระทบต่อห่วงโซ่อาหารโลก ขณะที่ แอร์บัส ก็ได้พัฒนาห้องครัวแบบใหม่ประจำเครื่องบินโดยสารซูเปอร์แจมโบ้ เอ380 ที่ใช้วัสดุน้ำหนักเบาเป็นส่วนประกอบมากขึ้น

นอกจากนี้ แนวโน้มการเปลี่ยนแปลงที่อาจเกิดขึ้นของอุตสาหกรรมการบินอีกประการหนึ่ง ซึ่งเป็นสาเหตุมาจากสภาวะราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้น และการรณรงค์ภาวะโลกร้อน ก็คือ การเดินทางท่องเที่ยวข้ามทวีปอาจมีแนวโน้มปรับตัวลดลง และการท่องเที่ยวในทวีปเดียวกัน จะเป็นสิ่งที่ต้องมุ่งเน้นมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าอุตสาหกรรมการบินส่วนใหญ่จะอยู่ในช่วงชะลอตัว แต่ก็ยังมีบางสายการบินที่มีการขยายกิจการ ได้แก่

สายการบินเจ็ท แอร์เวย์ส ได้ทำการเปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ในเส้นทางกรุงเทพฯ – มุมไบ ด้วยเที่ยวบินตรงทุกวัน เพื่อรองรับกับความต้องการของนักท่องเที่ยวและนักท่องเที่ยวที่เดินทางมาเที่ยวไทยเพิ่มมากขึ้น ซึ่งเป็นผลจากการเติบโตของการท่องเที่ยวและเศรษฐกิจระหว่างไทยและอินเดีย ซึ่งนับเป็นเส้นทางที่ 3 เชื่อมระหว่างไทยและอินเดีย

ขณะนี้ ปริมาณการเดินทางด้วยวัตถุประสงค์ทางธุรกิจระหว่างประเทศไทยกับอินเดียก็กำลังเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เนื่องจากอินเดียเป็นประเทศหนึ่งในเอเชียที่มีเศรษฐกิจขนาดใหญ่และกำลังเจริญเติบโตอย่างรวดเร็ว ในปี 2551 นี้ มีการประมาณการกันว่าจะมีชาวอินเดียเดินทางมาประเทศไทยกว่า 600,000 คน เพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับปี 2550

สายการบินเคนยา แอร์เวย์ ได้มีแผนการพัฒนารูทกิจของสายการบิน ดังนี้

1. การสั่งซื้อเครื่องบินโบอิง 787 ดรีมไลเนอร์ ขนาดใหญ่ จำนวน 9 ลำ เพื่อให้เพียงพอต่อความต้องการด้านการบริการ และรองรับแผนพัฒนารูทกิจ ที่จะเพิ่มเที่ยวบินและเส้นทางบินใหม่ในอนาคต โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชีย อาทิ เส้นทางไนโรบี-ญีปุ่น ,ไนโรบี-เกาหลี และไนโรบี-ปักกิ่ง ประเทศจีน โดยเส้นทางบินเหล่านี้จะเริ่มเปิดให้บริการได้ หลังจากรับมอบเครื่องบินในปี 2553 ซึ่งการสั่งซื้อเพิ่มในครั้งนี้จะทำให้สายการบินมีฝูงบินเพิ่มขึ้นเป็น 33 ลำ จากเดิมที่มีอยู่เพียง 24 ลำ โดยทั้งหมดเป็นเครื่องบินโบอิง เช่น โบอิง 777-200 ER

2. การทำโค้ดแชร์กับสายการบินต่างๆ ให้มากขึ้น โดยจะเจรจากับสายการบินไทย เพื่อทำโค้ดแชร์ร่วมกันในเส้นทางบินหลักในประเทศไทย เพื่อเพิ่มการบริการยังจุดต่างๆ จากเดิมที่ให้บริการบิน 42 เส้นทาง 36 ประเทศ ในทวีปเอเชีย ตะวันออกกลาง แอฟริกา และยุโรป โดยมีจุดศูนย์กลางการบินอยู่ที่เมืองไนโรบี ประเทศเคนยา สำหรับเส้นทางบินทวีปยุโรป ได้แก่ อัมสเตอร์ดัม ลอนดอน ปารีส เส้นทางตะวันออกกลาง ได้แก่ ดูไบ เส้นทางบินในแอฟริกา เช่น โจฮันเนสเบิร์ก ลูซากา และเส้นทางเอเชีย ได้แก่ มุมไบ ฮองกง กรุงเทพฯ เป็นต้น

ทั้งนี้ ในทวีปเอเชีย ประเทศไทยถือเป็นจุดที่มีการเดินทางสูง มีอัตราบรรทุกเฉลี่ยสูงถึง 90% และมียอดขนส่งผู้โดยสารประมาณ 6,000 คนต่อปี ซึ่งถือเป็น 70% การขนส่งผู้โดยสารทั้งหมดจากไทยเข้าสู่เคนยา

3. การเปิดเส้นทางบินใหม่และการเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน ในเดือนกรกฎาคมนี้ เคนยา แอร์เวย์ส จะเปิดเส้นทางบินใหม่ ในเส้นทาง กรุงเทพฯ-กวางเจา 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (พุธและศุกร์) โดยเครื่องบินโบอิง 767-300ER สามารถจุผู้โดยสารในชั้นประหยัด 196 ที่นั่ง และ ชั้นธุรกิจ 20 ที่นั่ง นอกจากนี้ยังได้เพิ่มเที่ยวบินกรุงเทพฯ-ไนโรบี จาก 3 เป็น 6 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทางบินกรุงเทพฯ-ฮ่องกง จาก 3 เป็น 4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ เพื่อรองรับความต้องการของลูกค้าเพิ่มขึ้นด้วย

สายการบินเอธิยัต ได้วางนโยบายการลงทุนระยะยาว จากนี้ไปจนถึงปี 2563

เตรียมที่จะซื้อเครื่องบินใหม่ ทั้งของโบอิง และแอร์บัส เข้าประจำฝูงบิน 50-100 ลำ เน้นรุ่นที่ประหยัดพลังงาน ซึ่งบินได้ทั้งระยะใกล้และไกล รวมถึงตั้งเป้าภายในปี 2573 เครื่องข่ายและเส้นทางการบินจะต้องครอบคลุม รองรับความต้องการของลูกค้าได้อย่างทั่วถึง เพื่อให้เป็นสายการบินที่ลูกค้าเลือกใช้ในระดับต้นๆ

สายการบินแอร์ฟีนิกซ์ สายการบินแอร์ฟีนิกซ์ ได้เปิดเที่ยวบินปฐมฤกษ์ ในเส้นทาง แม่สอด-กรุงเทพฯ เมื่อวันที่ 16 พฤษภาคม 2551 ซึ่งสายการบินแอร์ฟีนิกซ์ได้เปิดเที่ยวบินแม่สอด-กรุงเทพฯ ซึ่งได้มีการยกเว้นภาษีค่าธรรมเนียมขึ้นลง รวมทั้งการคุ้มครองสิทธิทางการบิน 3 ปี เนื่องจากในช่วง 2 ปี ที่ผ่านมา ไม่มีสายการบินใดทำการบินไปยังสนามบินแม่สอด หากประสบความสำเร็จ เล็งขยายเส้นทาง กรุงเทพฯ – แม่สอด - เชียงใหม่ ต่อไป

สายการบินแอร์ฟีนิกซ์ ได้เปิดการบินแบบชาร์เตอร์ไฟท์ แบบเช่าเหมาลำ โดยตั้งเป้าสัปดาห์ละ 3 วัน คือ วันจันทร์ วันพุธ และวันศุกร์ นอกจากนี้ ในเดือนมิถุนายน จะไปเปิดการบินไปยังจังหวัด นครราชสีมา เนื่องจากเครื่องบินอีกหนึ่งลำจะมีการส่งเข้ามาในเดือนหน้า ส่วนในอนาคต ถ้ามีการส่งเครื่องบิน เข้ามาเรื่อยๆ ก็จะทยอยเปิดการบินตามที่ตั้งไว้เพิ่มมากขึ้น โดยภายในสิ้นปี 2551 คาดว่าจะเปิดได้อีก ประมาณ 3 สนามบิน คือ เชียงราย เชียงใหม่ และ เพชรบูรณ์ ราคาตัวในช่วงเริ่มต้นกับการจองแบบชาร์เตอร์ ไฟลต์นี้ จะตกประมาณ 2,500 บาท

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดนั้น (มิถุนายน 2551) จากการสำรวจ website ของสายการบินแอร์ฟีนิกซ์ (www.air-phoenix.com) นั้น พบว่า แอร์ฟีนิกซ์กำลังประสบปัญหาบางประการ โดยได้มีข้อความแจ้งว่า

“สายการบินแอร์ฟีนิกซ์ มีความจำเป็นต้องปรับปรุงกลยุทธ์ด้านการตลาดและจัดหาเครื่องบินใหม่ ให้เหมาะสมกับสถานะด้านเศรษฐกิจและราคาน้ำมัน ณ ปัจจุบัน บริษัทจึงขอกราบขอบพระคุณทุกท่านที่ให้การสนับสนุนและให้กำลังใจต่อสายการบิน Air Phoenix เสมอมา ทางเราจะกลับมารับใช้ท่านในเร็วๆ นี้ ทางบริษัทขออภัยมา ณ ที่นี้ด้วย”

สายการบินกระบี่ แอร์ไลน์ **สายการบินกระบี่แอร์ไลน์”** ให้บริการนวดแผนไทย ให้แก่ผู้โดยสารชั้นหนึ่ง เพื่อผ่อนคลายความเมื่อยล้าระหว่างบินในเส้นทางบินตรงกระบี่ - ออสโลว์ และ เส้นทาง กระบี่ - มิวนิค ซึ่งเป็นเส้นทางที่ต้องใช้เวลาเดินทางยาวนานหลายชั่วโมง

สำหรับสายการบินกระบี่ แอร์ไลน์ ซึ่งมีนายปรีชา สุขชัย อดีตผู้บริหารสถานีขายการบินไทย แถบประเทศสแกนดิเนเวีย เป็นประธานเจ้าหน้าที่บริหาร นั้น เป็นสายการบินที่จะเปิดทำการบินตรงจาก ประเทศสแกนดิเนเวีย มายังจังหวัดกระบี่ โดยมีฐานการบินอยู่ในเมืองออสโล ประเทศนอร์เวย์ และเมืองมิวนิก ประเทศเยอรมนี ลักษณะบินจะเป็นแบบประจำไป-กลับ และเป็นลักษณะของเที่ยวบินขึ้นธุรกิจทั้งลำ เพราะ กลุ่มเป้าหมายแรกที่ต้องการ คือ กลุ่มนักธุรกิจ ในช่วงแรก จะทำการบินสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน คือ เส้นทาง กระบี่-ออสโล-กระบี่ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเส้นทาง มิวนิค-เยอรมัน-กระบี่ จำนวน 2 เที่ยวบินต่อ สัปดาห์ ซึ่งจะเริ่มบินในวันที่ 30 สิงหาคม 2551 จากนั้นจะขยายจุดบินเพิ่มขึ้น เช่น ชิดนีเย เมลเบิร์น บริสเบน นิวซีแลนด์ แวนคูเวอร์ ลอสแอนเจลิส ซานฟรานซิสโก โตเกียว โอซาก้า โซล ส่วนเครื่องบินที่ใช้ทำการบิน จะเป็นเครื่องบินโบอิง 747-300 จำนวน 2 ลำ ในช่วง 3 ปีแรก หลังจากนั้นจะจัดหาเครื่องบินเพิ่มขึ้นเป็น 10 ลำ ในช่วงปี 2554-2556

สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ได้วางแผนการดำเนินงานธุรกิจการบิน 3 ปี (พ.ศ.2552-2554) ของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งมีรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. การก้าวสู่ความเป็นผู้นำในการบินครอบคลุมประเทศลุ่มน้ำโขง 5 ประเทศ ได้แก่ ไทย พม่า ลาว กัมพูชา และ เวียดนาม โดยจะทำการบินร่วมกับเสียมเรียบแอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล เปิดเส้นทางบิน ครอบคลุมพื้นที่ทางตอนเหนือ กลาง และใต้ ของทุกประเทศ ดังนี้

ประเทศไทย	เส้นทาง เชียงใหม่-กรุงเทพฯ ภูเก็ต และ สมุย
ประเทศพม่า	เส้นทาง พุกาม-ย่างกุ้ง-ทวาย
ประเทศลาว	เส้นทาง หลวงพระบาง-เวียงจันทน์-ปากเซ
ประเทศกัมพูชา	เส้นทาง เสียมราฐ-พนมเปญ-สีหนุวิลล์
ประเทศเวียดนาม	เส้นทาง ฮานอย-ดานัง-โฮจิมินห์ซิตี้

หากประสบความสำเร็จ จะทำให้บางกอกแอร์เวย์เป็นสายการบินที่มีเส้นทางบินแถบลุ่มน้ำโขง มากที่สุด

2. การเพิ่มศักยภาพสนามบินสมุย เพื่อผลักดันให้สมุยเป็นศูนย์กลางการบินด้านการท่องเที่ยวทางทะเล โดยจะเชื่อมเส้นทางให้ครอบคลุม 5 ทะเลไทย คือ กระบี่ ภูเก็ต ตรัง สมุย หัวหิน และ

พทยา และเชื่อมไปยังแหล่งท่องเที่ยวสำคัญของเอเชีย เช่น บาห์ลี และเซียงไฮ้ อีกด้วย โดยลูกค้าหลัก คือ ตลาดนักท่องเที่ยวในประเทศแถบยุโรปและออสเตรเลีย นอกจากนี้ ขณะนี้ การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารใหม่ที่สนามบินสมุยเสร็จสมบูรณ์ พร้อมรองรับผู้โดยสารทั้งขาเข้า-ขาออก กว่า 16,000 คน/วัน

3. การเปิดเส้นทางบินใหม่ในประเทศจีน ญี่ปุ่นและอินเดีย เพิ่มเติมจากเส้นทางบินที่มีอยู่เดิม

4. การขยายฝูงบิน สายการบินบางกอกแอร์เวย์สจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินให้มีจำนวนทั้งหมด 30 ลำ จากปัจจุบัน 17 ลำ ดังนี้

แบบเครื่องบิน	จำนวนปัจจุบัน	จำนวนตามแผน
เครื่องบินแบบ เอทีอาร์	8	10
เครื่องบินแอร์บัส 319	2	8
เครื่องบินแอร์บัส 320	3	6
เครื่องบินแอร์บัส 350	-	6
เครื่องบินโบอิง 717-200s	4	-
รวม	17	30

5. การนำบริษัทเข้าจดทะเบียนในตลาดหลักทรัพย์ได้ภายใน 3 ปีนี้ ส่วนรายได้ ในปี 2551 คาดว่าจะมีประมาณ 12,000 ล้านบาท และมีการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารอยู่ที่ ร้อยละ 5-7 ซึ่งเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 จากในปี 2550 ซึ่งสายการบินสามารถสร้างผลประกอบการได้เป็นจำนวนเงิน 10,620 ล้านบาท

จะเห็นว่า ประเด็นการขยายฝูงบินของสายการบินบางกอกแอร์เวย์สนั้น เป็นประเด็นที่น่าสนใจสำหรับ สบพ. นั่นคือ ความต้องการนักบินของสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ก็จะต้องมีมากขึ้นไปด้วย อย่างไรก็ตาม การที่สายการบินบางกอกแอร์เวย์สจะเปิดโรงเรียนการบิน “บางกอกไฟล์ทอะแคดีมี” จึงมีแนวโน้มว่าสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จะผลิตนักบินเอง และแนวโน้มที่จะรับศิษย์การบินของ สบพ. ก็อาจจะลดลง

ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

สายการบินไทย ได้อนุมัติให้บริษัทโรลส์รอยซ์ จากประเทศอังกฤษ ติดตั้งเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ รุ่น เทนท์ 970 จำนวน 24 เครื่อง ติดตั้งในเครื่องบินแอร์บัส เอ 380 จำนวน 6 ลำ พร้อมทำหน้าที่ดูแลรักษาเครื่องยนต์ (Total Care) เป็นเวลา 15 ปี ในวงเงินรวม 500 ล้านดอลลาร์ โดยที่ประชุมเห็นว่าเครื่องยนต์โรลส์รอยซ์ และเครื่องยนต์ของบริษัท เอ็นจิน อัลโลแอนซ์ ซึ่งเป็นบริษัทร่วมทุนระหว่างจีอีและแพริตต์ แอนด์วิทเนียของสหรัฐ มีสมรรถนะใกล้เคียงกัน ประกอบกับข้อเสนอทางการเงินไม่แตกต่างกันมากนัก จึงต้องพิจารณาประวัติและผลงานที่ผ่านมา ซึ่งพบว่าโรลส์รอยซ์ เป็นผู้ริเริ่มการให้บริการดูแลรักษาเครื่องยนต์ ซึ่งเป็นบริการที่การบินไทยเลือกใช้และมีความพอใจมาก จึงรับข้อเสนอของโรลส์รอยซ์

การบินไทยมีกำหนดรับมอบเครื่องบินแอร์บัส เอ380 ลำแรกในปี 2553 และจะรับมอบครบทั้ง 6 ลำภายในปี 2554

ด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน

สายการบินไทยได้เตรียมยกระดับสู่ธุรกิจต่อเนื่องภายใต้ธุรกิจการบินครบวงจรในธุรกิจ เพื่อให้สามารถแข่งขันทางธุรกิจการบินโลก โดยการบินไทยมีแนวทางที่จะขยายศักยภาพของฝ่ายช่างการบินไทยไปสู่การเป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบินนานาชาติ ซึ่งให้บริการซ่อมเครื่องบินให้กับทุกสายการบินอย่างครบวงจร โดยการการจัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้าง รวมทั้งมีจุดหมายต่อเนื่องไปสู่การตั้งศูนย์ดัดแปลงเครื่องบิน (เฟรตเตอร์) และการขนส่งสินค้า (คาร์โก) ซึ่งรายละเอียดสรุปได้ดังนี้

1. การจัดตั้งศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้าง (Wide Body Aircraft Maintenance Centre)

โดยเป้าหมายที่สำคัญของการบินไทย คือ การต่อยอดสู่ธุรกิจการบินครบวงจร ด้วย การเปิดตัวเป็นศูนย์ซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้าง หรือ Wide Body Aircraft Maintenance Centre ของภูมิภาคเอเชีย

ในปัจจุบัน ฝ่ายช่างการบินไทย ได้ดำเนินการซ่อมเครื่องบินของการบินไทยเอง รวมทั้งเครื่องบินของสายการบินเจแปน แอร์ไลน์ และสายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ โดยยังไม่สามารถขยายการให้บริการไปยังสายการบินอื่นๆ ได้เนื่องจากข้อจำกัดเรื่องสถานที่

เนื่องจากนโยบายของรัฐบาลได้ให้ย้ายการให้บริการสนามบินเชิงพาณิชย์จากสนามบินดอนเมืองมายังสุวรรณภูมิ ซึ่งส่งผลให้พื้นที่สนามบินดอนเมืองว่างลง ประกอบกับนโยบายของการบินไทย ที่จะให้ฝ่ายช่างให้บริการซ่อมเครื่องบินให้กับสายการบินทั่วโลก เพื่อเป็นตัวสร้างรายได้และกำไรเพิ่มขึ้นนั้น ซึ่งหากรัฐบาลมีนโยบายชัดเจน เพื่อให้สามารถนำพื้นที่ทั้งหมดของสนามบินดอนเมืองมาสร้างเป็นศูนย์ซ่อมฯ ดังกล่าว การบินไทยก็สามารถที่จะขยายกำลังการผลิตของการซ่อมเครื่องบินขึ้นโรงงานในการซ่อมโครงสร้างอากาศยาน หรือ overhaul ได้

อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ฝ่ายช่างได้เริ่มดำเนินโครงการ ทั้งในส่วนการเพิ่มกำลังการซ่อมเครื่องบิน และการขยายขีดความสามารถของการซ่อมเครื่องบินของไทย โดยจะปรับปรุงโรงซ่อมอากาศยานจากเดิมที่ซ่อมได้ครั้งละ 1 เครื่อง หรือ Single Hangar เป็น Twin Hangar หรือโรงซ่อมที่รองรับเครื่องบินได้ทีละ 2 ลำ ซึ่งคาดว่าจะแล้วเสร็จในสิ้นปลายปีนี้ และทำให้สามารถรับซ่อมเครื่องบินลำตัวกว้างได้ สำหรับการขยายขีดความสามารถของการซ่อมอากาศยานนั้น จากเดิมอยู่ที่ระดับ A-check หรือการซ่อมบำรุงอากาศยานขั้นลานจอด เป็นระดับ C-check หรือการซ่อมบำรุงขั้นสูง ที่ตรวจเช็ค และซ่อมเครื่องบินตลอดอายุการบิน

นอกจากนี้ การบินไทยยังมีแผนสร้างโรงซ่อมอากาศยานครบวงจร หรือ Heavy Maintenance ซึ่งเป็นการซ่อมใหญ่ แบบ D-check หรือซ่อมบำรุงระดับโรงงาน ซึ่งเป็นการยกเครื่อง (overhaul) เครื่องบินใหม่ทั้งลำ ตั้งแต่ซ่อมเครื่องยนต์ ปะตู ทำสี ทำเครื่องบินเก่าให้เหมือนออกใหม่จากโรงงาน เพิ่มเติมอีกจำนวน 3 หลัง โรงซ่อมขนาดใหญ่เช่นนี้ เดิมจะมีแค่ในยุโรป และสิงคโปร์ เพราะสามารถรองรับการซ่อมเครื่องบินขนาดใหญ่ได้ และก่อนหน้านี้การบินไทยก็เคยส่งเครื่องบินไปซ่อมที่สิงคโปร์ แต่ขณะนี้ฝ่ายช่างมีประสิทธิภาพที่จะทำได้เอง และสามารถพัฒนาสู่การรับซ่อมเครื่องบินของสายการบินอื่นได้ด้วย ซึ่งการรับซ่อมใหญ่นี้ คาดว่าจะสามารถเริ่มดำเนินการได้ในปี 2552

สำหรับลูกค้า นั้น ล่าสุด ฝ่ายช่างได้ทำสัญญา (long term contract) กับสายการบินเจแปน แอร์ไลน์ ในการส่งเครื่องบินแอร์บัส A300-600 จำนวน 12 ลำ เข้าซ่อมกับการบินไทย ในขณะที่สายการบินออล นิปปอน แอร์เวย์ ได้ทำสัญญาจะส่งเครื่องบิน B747 จำนวน 30 ลำ และแอร์บัส A300-600 จำนวน 30 ลำ มาซ่อมด้วยเช่นกัน และล่าสุด สายการบินในยุโรปหลายสายการบิน เช่น สายการบิน แอร์ฟรานซ์ ได้เข้ามาเจรจากับการบินไทย เพื่อที่จะส่งเครื่องบิน โบอิง B747 เข้ามาซ่อมกับการบินไทยอีกจำนวนมากกว่า 90 ลำ

2. การตั้งศูนย์ดัดแปลงเครื่องบิน (เฟรตเตอร์) และการขนส่งสินค้า (คาร์โก)

จากศูนย์ซ่อมเครื่องบินครบวงจร การบินไทยยังมองต่อเนื่องถึงธุรกิจการรับดัดแปลงเครื่องบินให้กับสายการบินทั่วโลก ทั้งนี้ เนื่องจากในปัจจุบันความต้องการของตลาดการบินมีความต้องการเครื่องบินขนส่งจำนวนมาก โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียที่มีปริมาณสินค้าที่ต้องการขนส่งออกจากเอเชียไปทั่วโลกจำนวนมาก ทำให้สายการบินพาณิชย์ทั่วโลกนิยมนำเครื่องบินเก่าที่เคยบรรทุกผู้โดยสารมาปรับเปลี่ยนดัดแปลงให้เป็นเครื่องบินที่ขนส่งสินค้า ซึ่งหากจะไปซื้อเครื่องบินลำใหม่เพื่อนำมาขนส่งสินค้าอย่างเดียว จะมีราคาสูงถึงลำละ 100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ แต่หากนำเครื่องบินเก่ามาดัดแปลง จะมีค่าใช้จ่าย 25 ล้านดอลลาร์เท่านั้น แต่การดำเนินการดัดแปลงเครื่องบินของสายการบินทั่วโลกยังมีความยากลำบาก เพราะโรงงานที่รับดัดแปลงมีน้อย จึงต้องรอคิวเพื่อรอดัดแปลงนานถึง 4-5 ปี ดังนั้นธุรกิจปรับเปลี่ยนดัดแปลงเครื่องบินจากเครื่องบินขนส่งผู้โดยสารมาขนส่งสินค้า จึงเป็นธุรกิจที่มีแนวโน้มที่ดีมาก นอกจากนั้น ธุรกิจนี้จะเป็นอีกโอกาสที่จะทำกำไรให้การบินไทย รวมทั้งช่วยสร้างรายได้ เพิ่มเติมให้กับประเทศจำนวนมาก

ในขณะนี้ มีเพียง 2 บริษัทในโลกที่ดัดแปลงเครื่องบินได้คือ บริษัทโบอิง และ บริษัทฮิสราเอลแอร์คราฟท์ อินดัสตรี (ไอเอไอ) เท่านั้น การบินไทยจะเจรจากับไอเอไอ เพื่อขอให้ไอเอไอรับรองให้ การบินไทยดัดแปลงเครื่องบิน ภายใต้เทคโนโลยีของไอเอไอ และการบินไทยกำลังอยู่ระหว่างการหารือกับ กระทรวงคมนาคม (คค.) ขอใช้พื้นที่สนามบินดอนเมืองเพิ่มเติม บริเวณคาร์โก ที่ปัจจุบันไม่ได้ใช้ประโยชน์ เพื่อนำมาดัดแปลงเป็นโรงซ่อมเครื่องบินเพิ่มเติม ซึ่งหาก คค. ให้ดำเนินการได้ การบินไทยจะเร่งดำเนินการขอใบอนุญาตรับรองสิทธิในการประกอบกรดัดแปลงเครื่องบิน โดยคาดว่าจะ ภายใน 1-2 ปี จะสามารถเปิดให้บริการได้จริง ในปีแรกนั้น จะเป็นช่วงการสร้างโรงดัดแปลงเครื่องบินจำนวน 2 โรง รวมถึงจะเร่งฝึกเจ้าหน้าที่ช่าง และในปีที่ 2-3 จะตั้งโรงดัดแปลงเครื่องบินอีก 2-3 โรง โดยคาดว่าจะสามารถดัดแปลงเครื่องบินได้ปีละ 4 ลำ ค่าจ้างดัดแปลงเครื่องบินจะอยู่ที่ 25 ล้านดอลลาร์ต่อลำ 1 ปี รวมมูลค่ารายได้ประมาณ 100 ล้านดอลลาร์ โดยจะมีกำไรจากโครงการนี้สูงถึง ร้อยละ 12 ประมาณ 12 ล้านดอลลาร์ หรือ 382.8 ล้านบาท (31.90 บาทต่อดอลลาร์สหรัฐ)

ในส่วนของ คค. นั้น ก็ได้ให้แนวทางในการนำเครื่องบินเก่าของการบินไทยที่ใกล้ปลดระวางมาดัดแปลงเป็นเครื่องขนส่งสินค้า จากที่การบินไทยกำหนดไว้ในแผนวิสาหกิจ 10 ปีว่าจะปลดระวางเครื่องบินเก่าจำนวน 47 ลำ ก็จะเป็นประโยชน์ต่อการบินไทยมากกว่าการขายเครื่องบินในราคาถูก ทั้งยังส่งผลดีต่อระบบเศรษฐกิจโดยรวมของประเทศ เนื่องจากประเทศไทยเป็นเมืองเกษตรกรรมสามารถผลิตสินค้าเกษตรได้เป็นจำนวนมาก หากสามารถส่งออกสินค้าได้สะดวกรวดเร็วยิ่งขึ้น จะทำให้ช่วยกระตุ้นเศรษฐกิจได้ รวมทั้งเครื่องบินขนส่งสินค้าไม่จำเป็นต้องใช้เครื่องบินที่มีความทันสมัย ต่างจากเครื่องบินที่ใช้ขนส่งผู้โดยสาร

แผนการขยายธุรกิจด้านช่างอากาศยานของการบินไทยนี้ เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องศึกษาและติดตามข้อมูล เนื่องจากมีผลกับเรื่องความต้องการบุคลากรด้านช่างอากาศยาน ทั้งเรื่องจำนวนและเรื่องคุณภาพ ดังนั้น สบพ. จึงควรต้องพิจารณาการผลิตบุคลากรให้ตรงกับความต้องการของหน่วยงานการบินไทย

ด้านการจัดการจราจรทางอากาศ

หลังจากที่ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้ประสบความสำเร็จในการศึกษา คัดค้นระบบการบริหารจัดการด้านการจราจรทางอากาศ โดยได้พัฒนาระบบ BOBCAT (Bay of Bengal Cooperative Air Traffic Flow Management System) ซึ่งช่วยให้คำแนะนำสายการบินที่ใช้เส้นทางบินจาก ทวีปเอเชีย ไปยังยุโรป ผ่านน่านฟ้าอัฟกานิสถาน ให้มีความคล่องตัวขึ้น ซึ่งได้นำไปใช้เป็นที่เรียบร้อยแล้วนั้น

ล่าสุด บวท.เตรียมจะนำเทคโนโลยีระบบดาวเทียมนำร่อง (GNSS) ซึ่งเป็นระบบที่จะช่วยเพิ่ม ความปลอดภัยและความแม่นยำ ทั้งระบบการขนส่งทางอากาศโลจิสติกส์ และการควบคุมการจราจรทาง อากาศในภูมิภาคของไทย เพื่อผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์กลางการบินแห่งเอเชียแปซิฟิก โดยตามนโยบายของ องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ระบบ GNSS นี้ จะเข้ามาเป็นส่วนหนึ่งของระบบเครื่องช่วย เติ้นอากาศยาน และระบบติดตามอากาศยานในประเทศไทย ภายในเดือน ก.ค.2551 นี้ โดยเริ่มที่ท่าอากาศยาน สุวรรณภูมิและท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต และจะขยายผลการใช้ระบบ GNSS เป็นระบบเครื่องช่วย การเดินอากาศให้ครอบคลุมทุกสนามบินภายในปี 2559

ระบบ GNSS ดังกล่าว เป็นระบบดาวเทียมค้นหาสัญญาณ ซึ่งทำงานโดยนำข้อมูลมาคำนวณ เพื่อหาสัญญาณที่เที่ยงตรง เพิ่มความแม่นยำในการระบุตำแหน่งอากาศยาน ความสูง เวลา รวมทั้งรองรับการ เปลี่ยนเส้นทางบินตลอดเวลา เทคโนโลยีระบบดาวเทียมนำร่องจะถูกใช้ควบคู่กับระบบเรดาร์ ซึ่งใช้ในระบบ นำร่องเดิม ซึ่งหากได้ผลดี และได้รับการยอมรับ บวท. จะตัดสินใจเลือกใช้ระบบ GNSS เพียงระบบเดียว เพราะประหยัดและมีประสิทธิภาพ ถือเป็นการพัฒนาการให้บริการการเดินอากาศเพื่อสนับสนุนให้ไทยเป็น ศูนย์กลางทางการบินในเอเชียและแปซิฟิก

ในปัจจุบัน บวท. ใช้ระบบเครื่องช่วยเดินอากาศ 2 ส่วน คือ

1. เครื่องช่วยเดินอากาศแบบทัศนวิสัย เป็นเครื่องช่วยเดินอากาศที่ทำให้เกิดความปลอดภัย โดยใช้สายตามอง
2. ระบบวิทยุเครื่องช่วยเดินอากาศ คือ อุปกรณ์วิทยุที่ส่งสัญญาณออกไป เพื่อให้อากาศยาน สามารถบินไปยังจุดหมายได้อย่างถูกต้องแม่นยำ และปลอดภัย

แม้เครื่องช่วยการเดินอากาศในปัจจุบันจะมีประสิทธิภาพสูง ให้บริการข้อมูลที่เที่ยงตรงและ แม่นยำกับนักบิน ทั้งบอกที่ตั้งและระยะทางจากเครื่องบินกับสนามบิน บอกแนวในการร่อนลงสู่สนามบิน แต่ก็ ยังมีข้อจำกัดอยู่หลายประการ เช่น การส่งสัญญาณแนวระนาบ (Line Of Sight) ซึ่งมีผลต่อสภาพภูมิประเทศที่ แตกต่างของแต่ละประเทศ นอกจากนี้ เครื่องช่วยการเดินอากาศหลายระบบติดตั้งใช้งานมีค่าใช้จ่ายสูงในการ ซ่อมบำรุงและการบินทดสอบระบบด้วย จึงเป็นอุปสรรคในการควบคุมการเดินอากาศและการเลือกใช้ระบบ เดิมๆ

ดังนั้น ICAO จึงสนับสนุนให้นำเทคโนโลยีดาวเทียม GNSS ที่สามารถระบุตำแหน่งความเร็ว และเวลาของอากาศยานขณะทำการบินได้ทุกมุมโลกเข้ามาใช้ให้บริการนำร่องและนำร่อนอากาศยานสำหรับ กิจการบินทั่วโลก โดยระบบ GNSS มีองค์ประกอบอยู่ 3 ส่วน คือ

1. ดาวเทียมบอกพิกัดที่อยู่ในวงโคจร
2. ระบบช่วยเสริมการทำงาน เพิ่มประสิทธิภาพในการใช้สัญญาณจากดาวเทียม GPS ในเรื่อง ความแม่นยำ ความเชื่อถือได้ ความต่อเนื่อง มีสัญญาณใช้งานที่เกี่ยวกับความปลอดภัย
3. อุปกรณ์ที่ติดตั้งบนอากาศยานสำหรับผู้ใช้งาน ได้แก่ เครื่องรับสัญญาณ GPS

เมื่อเปรียบเทียบระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศ ปัจจุบัน ระบบ GNSS สามารถบอกความแม่นยำได้อย่างชัดเจนมากกว่า ซึ่งอากาศยานสามารถใช้อุปกรณ์เครื่องรับสัญญาณชุดเดียวในทุกช่วงเวลาทำการบิน ให้ข้อมูลนักบินได้ 4 มิติ ประกอบด้วย ลองติจูด ละติจูด ความสูง และเวลา นอกจากนี้ ระบบดังกล่าวจะช่วยประหยัดน้ำมันและลดมลภาวะทางเสียงรวมทั้งรองรับการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบิน สามารถนำมาประยุกต์ใช้กับงานคมนาคมของประเทศ ทั้งทางบก และทางน้ำ

GNSS นับเป็นนวัตกรรมที่มีความสำคัญที่กำลังมีบทบาทอย่างมากกับอุตสาหกรรมการบินของโลก และในอนาคตจะนำระบบ GNSS มาใช้เป็นเทคโนโลยีช่วยการเดินอากาศ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการนำร่องอากาศยานสู่สนามบินที่แม่นยำมากขึ้น

อย่างไรก็ตาม ระบบ GNSS นี้ นับเป็นนวัตกรรมทางเทคโนโลยีสมัยใหม่สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย และเป็นเรื่องที่บุคลากรด้านการบินในหลายส่วนที่ต้องเกี่ยวข้องและต้องเรียนรู้ จึงจำเป็นต้องได้รับความรู้ความเข้าใจและการฝึกอบรมในเรื่องนี้ ดังนั้น สบพ. จึงควรต้องเร่งศึกษาเรื่องนี้และเตรียมดำเนินการเพื่อจัดการฝึกอบรม และ/หรือปรับปรุงหลักสูตรฝึกอบรมให้มีความทันสมัยมากยิ่งขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่ง เมื่อ บวท. ได้วางแผนที่จะขยายผลการใช้ระบบ GNSS เป็นระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศให้ครอบคลุมทุกสนามบินภายในปี 2559 สบพ.ก็ควรดำเนินการควบคู่กันไปด้วย

ด้านท่าอากาศยาน

ทอท. เตรียมจัดทำแนวทางการพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต ในระยะยาว (ปีงบประมาณ 2552-2554) เพื่อเพิ่มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสารและเที่ยวบินของท่าอากาศยานภูเก็ต ทั้งนี้ จากสถิติปริมาณการจราจรทางอากาศของท่าอากาศยานภูเก็ตในระยะที่ผ่านมา พบว่า ปริมาณการจราจรทางอากาศและจำนวนผู้โดยสาร มีการเติบโตในระดับสูงอย่างรวดเร็วและต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปี 2550 มีเที่ยวบินรวม 38,368 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นจากปี 2549 ถึงร้อยละ 32.3 สำหรับผู้โดยสารรวมมีถึง 5.47 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.6 โดยส่วนใหญ่เป็นการเพิ่มขึ้นจากเที่ยวบินของสายการบินราคาประหยัด สำหรับในปี 2551 คาดว่าจะมีเที่ยวบินประมาณ 41,000 เที่ยวบิน เติบโตจากปีงบประมาณ 2550 ร้อยละ 7 มีผู้โดยสารรวมประมาณ 6 ล้านคน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.5 นั้น ตัวเลขดังกล่าว พบว่า ท่าอากาศยานภูเก็ตค่อนข้างแออัดและถือว่าเต็มขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ซึ่งในปัจจุบันสามารถรองรับผู้โดยสารได้เพียง 6 ล้านคน

การพัฒนาท่าอากาศยานภูเก็ต จะพัฒนาด้านต่างๆ เช่น การก่อสร้างทางขับและลานจอดอากาศยาน จำนวน 11 หลุม จากปัจจุบันที่มีหลุมจอดอยู่ 23 หลุม ซึ่งจะเพิ่มหลุมจอดเครื่องบินขนาดใหญ่อีก 3 หลุม รองรับเครื่องบินโบอิง 747-300 การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารในประเทศทางใหม่และอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศเพิ่มอีก 1 อาคาร ปรับปรุงลานจอดรถ ทำลานจอดรถใหม่ การก่อสร้างอาคารคลังสินค้า การก่อสร้างระบบถนนทางเข้าและเชื่อมต่อภายในท่าฯ ก่อสร้างอาคารที่จอดรถสำหรับอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ และก่อสร้างอาคารสำนักงานท่าอากาศยานภูเก็ตและสำนักงานสายการบิน เป็นต้น โดยจะพัฒนาให้รองรับผู้โดยสารได้ 11.5 ล้านคนต่อปี แบ่งเป็นผู้โดยสารระหว่างประเทศ 6 ล้านคน และผู้โดยสารภายในประเทศ 5.5 ล้านคน ซึ่งคาดว่าจะรองรับได้จนถึงปี 2559 และคาดว่าจะพัฒนาเต็มพื้นที่ท่าอากาศยานภูเก็ตในระยะสุดท้ายจะรองรับผู้โดยสารได้ 15 ล้านคนต่อปีจนถึงปี 2563

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีแนวคิดจะขอรับโอนท่าอากาศยานกระบี่ มาเป็นท่าอากาศยานรองรับ เพื่อเตรียมการสำหรับอนาคต เมื่อไม่สามารถขยายขีดความสามารถของท่าอากาศยานภูเก็ตได้อีกแล้ว จะได้มีท่าอากาศยานกระบี่ช่วยรองรับปริมาณการจราจรทางอากาศควบคู่กับท่าภูเก็ต หรือช่วยรองรับกรณีฉุกเฉิน

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

จากการที่สายการบินไทยแอร์เอเชียได้สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 เข้ามาประจำฝูงบิน เป็นจำนวนถึง 40 ลำ จึงมีความต้องการช่างซ่อมบำรุงอากาศยานจำนวนมากเพื่อมารองรับงานด้านการซ่อมบำรุงอากาศยาน ดังนั้น จึงได้ร่วมมือกับ สบพ. ในการผลิตช่างซ่อมบำรุงอากาศยานรุ่นที่ 1 หรือ Cadet Mechanic ขึ้น เพื่อผลิตบุคลากรรองรับกับจำนวนเครื่องบินที่จะเข้ามาประจำการ โดยได้มอบทุนการศึกษาหลักสูตรการบำรุงรักษาอากาศยาน 30 ทุน ให้แก่นักศึกษาของ สบพ. ที่มีผลการเรียนดีและต้องการร่วมงานกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย โดยจะมอบทุนให้ตลอดหลักสูตรจำนวน 200,000 บาท/คน

หลังจากการเรียนระยะเวลา รวม 2 ปี 8 เดือน ซึ่งเนื้อหาหลักสูตรได้เพิ่มเติมและครอบคลุมในเรื่องของเครื่องบินแอร์บัส A320 ไว้แล้วนั้น ช่างเหล่านี้ก็จะเข้าทำงานที่สายการบินไทยแอร์เอเชีย ระหว่างนี้ก็จะได้รับการฝึกอบรมให้เป็นผู้ที่มีความชำนาญจนถึงขั้นเป็นวิศวกรการบินที่มีคุณภาพไปพร้อมๆ กับการผลิตช่างอากาศยาน ซึ่งขณะนี้ยังมีไม่เพียงพอกับความต้องการของตลาด เพราะการขยายตัวธุรกิจด้านการบินมีแนวโน้มจะเติบโตขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยสายการบินไทยแอร์เอเชีย มีความต้องการช่างอากาศยานมาประจำการประมาณ 150 คน แต่ปัจจุบันมีเพียง 80 คน เท่านั้น ดังนั้นในปีการศึกษาต่อไปไทยแอร์ฯ ก็ยังจะมอบทุนการศึกษาให้กับนักศึกษาในหลักสูตรดังกล่าว

โครงการ “Cadet Mechanic” นี้ เป็นโครงการที่เกิดประโยชน์กับ สบพ. อย่างมาก เนื่องจากเป็นการสร้างชื่อเสียงให้แก่ สบพ. จากการที่ได้รับความไว้วางใจให้ฝึกอบรมช่างอากาศยานของสายการบินไทยแอร์เอเชีย แต่อย่างไรก็ตาม ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะดำเนินการโครงการฝึกอบรมอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น สบพ. จึงต้องรักษามาตรฐานการฝึกอบรมและสร้างความพึงพอใจให้กับนักศึกษาและสายการบินไทยแอร์เอเชีย

สำหรับในส่วนของการฝึกอบรมนักบินนั้น ล่าสุดสายการบินบางกอกแอร์เวย์ส จึงประกาศการร่วมมือกับ Jackson Group Consultants จัดตั้งสถาบันการบิน “บางกอกไฟล์ทอะคาเดมี่” เนื่องจากการเติบโตด้านการบินและความต้องการนักบินที่เพิ่มสูงขึ้นโดยตั้งเป้าผลิตบุคลากรเพื่อรองรับความต้องการนักบิน โดยเฉพาะตลาดอินเดียและจีน ที่มีความต้องการนักบินกว่า 6-7 พันคน โดยจะเปิดดำเนินการหลักสูตรในวันที่ 1 พฤศจิกายน 2551 ณ สนามบินสุโขทัยเพราะมีพื้นที่และสภาพแวดล้อมเหมาะสม

การจัดตั้ง “บางกอกไฟล์ทอะคาเดมี่” ของสายการบินบางกอกแอร์เวย์สนี้ ส่งผลกระทบโดยตรงต่อ สบพ. ในฐานะที่เป็นคู่แข่งทางการตลาดที่อาจจะแย่งชิงส่วนแบ่งทางการตลาดกับ สบพ. แต่อย่างไรก็ตาม การมีคู่แข่งก็มีจุดดี คือ ทำให้ สบพ. จะต้องพัฒนาการดำเนินงานให้ทัดเทียมหรือเหนือกว่าคู่แข่งตลอดเวลา

ในเดือนพฤษภาคม 2551 นี้ สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ ยังคงเป็นเรื่องที่อยู่ในความสนใจของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะสายการบินต่างๆ ซึ่งอาจส่งผลกระทบให้รูปแบบของการอุตสาหกรรมการบินของไทยเปลี่ยนแปลงไปในอนาคต

สำหรับประเด็นที่ สบพ. ควรให้ความสนใจเป็นพิเศษ คือ เรื่องระบบ GNSS ซึ่งเป็นวิทยาการใหม่ทางด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศ ซึ่งจะเป็นระบบที่ถูกนำมาใช้ทั่วประเทศ ดังนั้น สบพ. จึงต้องเตรียมพัฒนาบุคลากรด้านการบินให้รองรับและสอดคล้องกับการพัฒนาวิทยาดังกล่าว ทั้งในด้านพนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และ ด้านนักบิน นอกจากนี้ การขยายธุรกิจด้านการซ่อมอากาศยานของ บกท. ก็เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องพิจารณาเช่นกัน ดังที่ได้กล่าวไว้ คือ จะต้องพิจารณาทั้งเรื่องปริมาณและคุณภาพของนักศึกษาช่างอากาศยานให้ตรงตามความต้องการของตลาด

แผนวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน