

สรุปข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินของไทย

ประจำเดือนสิงหาคม พ.ศ. 2551

แผนกวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สำหรับในเดือนสิงหาคม 2551 นี้ ปรากฏสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานมีการเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเริ่มมีการปรับตัวลดลง ซึ่งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ วันที่ 29 สิงหาคม ตามข้อมูลของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นดังนี้

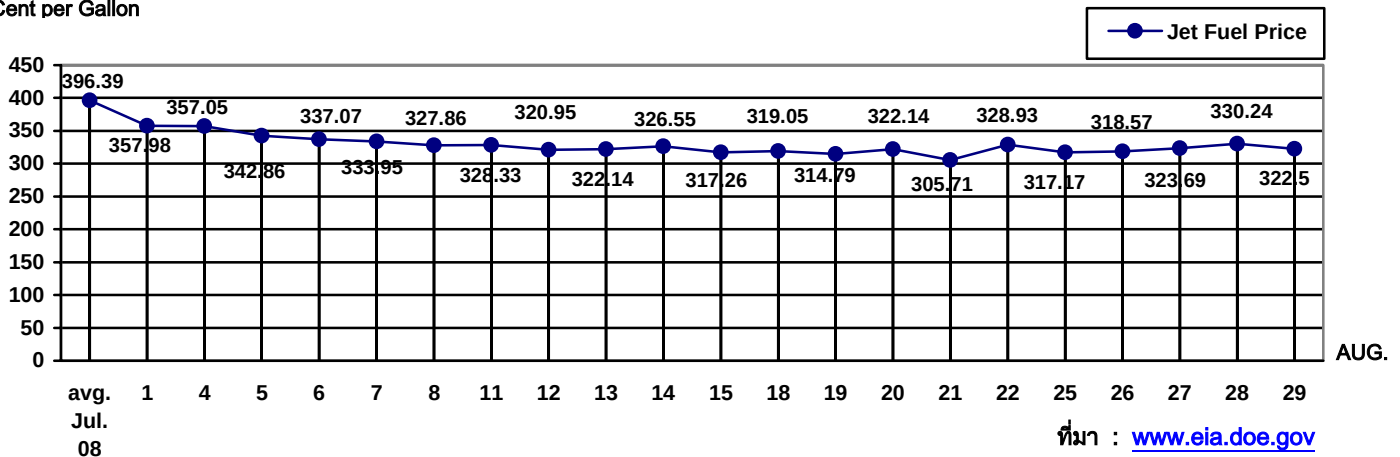
This week's assessment across the regions:

29 Aug 08	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000= 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs.1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	335.3	140.8	1109.7	384.9	1.0%	-9.4%	58.8%
Asia & Oceania	22%	324.9	136.5	1078.1	389.9	-2.1%	-11.1%	58.3%
Europe & CIS	28%	344.7	144.8	1140.8	390.0	1.4%	-8.5%	62.9%
Middle East & Africa	7%	324.3	136.2	1074.7	406.8	-0.4%	-10.7%	59.4%
North America	39%	331.3	139.2	1097.9	369.9	2.6%	-9.1%	54.1%
Latin & Central America	4%	380.6	159.9	1230.9	442.8	3.1%	-8.4%	76.4%

ที่มา : www.iata.org

ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Singapore Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Cents per Gallon) ในเดือนสิงหาคมนี้ จากข้อมูลของ Energy Information Administration มีความเคลื่อนไหวของราคาปรากฏตามแผนภูมิด้านล่างนี้

Cent per Gallon



จากข้อมูลข้างต้น เมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนสิงหาคมนี้ จะเห็นว่าราคาปรับตัวลดลงจากเมื่อเดือนก่อน ถึงประมาณร้อยละ 17 โดยราคาเฉลี่ยอยู่ที่ 327.37 เซนต์ต่อแกลลอน จากราคาเฉลี่ยของเดือนกรกฎาคม ที่มีราคาอยู่ที่ 396.39 เซนต์ต่อแกลลอน การปรับลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนสิงหาคมนี้ จึงนับเป็นแนวโน้มที่ดีสำหรับอุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากเป็นส่วนสำคัญของต้นทุนการดำเนินการ และเป็นปัจจัยสำคัญของการพลิกฟื้นธุรกิจ อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานนี้ ยังคงต้องได้รับการติดตามอย่างใกล้ชิดต่อไป

นายจีอวานนี บิชิกนानी ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร และกรรมการผู้จัดการ IATA ได้กล่าวว่า อุตสาหกรรมการบินต้องเตรียมพร้อมรับสถานการณ์สายการบินล้มละลาย ท่ามกลางภาวะราคาเชื้อเพลิงแพงขึ้นและรายรับลดลง อุตสาหกรรมที่เปราะบางนี้กำลังเผชิญวิกฤติ รวมทั้งความไม่มั่นคงทางการเมืองที่เกี่ยวข้องกับภูมิศาสตร์ ขณะเดียวกัน จีนและอินเดียเริ่มรู้สึกถึงผลกระทบจากภาวะขาลงทั่วโลกแล้ว และธุรกิจการบินในเอเชียที่เคยมีอัตราการเจริญเติบโตของอุตสาหกรรมการบินสูงสุด ก็เริ่มชะลอตัวลง เมื่อน้ำมันเชื้อเพลิงราคาสูง ผลกำไรลดลง และภาวะเศรษฐกิจชะลอตัวในสหรัฐและยุโรปส่งผลกระทบกว้างขึ้นและรุนแรงขึ้น

นอกจากนี้ **นายเจฟฟี่ ดิกส์สัน** ผู้อำนวยการบริหารและประธานเจ้าหน้าที่บริหารของแควนตัส ได้กล่าวว่า ผู้ประกอบการบินจะต้องสร้างระเบียบโลกธุรกิจใหม่ ตามลักษณะเด่นจะเหลือแค่ 3 กลุ่ม คือ

- 1) สายการบินใหญ่ของโลก 2-3 ราย ซึ่งควบรวมกิจการกัน จะครองตลาดและทำประโยชน์มหาศาลจากการทำสัญญาน้ำมัน การสั่งซื้อและกึ่งราคาฝูงบิน
- 2) สายการบินที่มีบริการพิเศษเฉพาะ บริการท่องเที่ยวและเชิงธุรกิจ ซึ่งสายการบินจะต้องมีทักษะการบริหารแข็งแกร่งมากจะอยู่รอดได้
- 3) สายการบินที่รัฐบาลถือหุ้นใหญ่ในกลุ่มประเทศที่ร่ำรวยจากการขายน้ำมัน จะใช้เงินทุนมหาศาลลงทุนเพื่อใช้การบินเป็นตัวขับเคลื่อนเศรษฐกิจใน 20 ปีข้างหน้า และในปี พ.ศ. 2563 สายการบินอีกเป็นจำนวนมากอาจต้องปิดกิจการหรือควบรวมธุรกิจเพราะต้นทุนน้ำมันที่เพิ่มขึ้นไม่ไหว

นายเกษม จริยวัฒน์วงศ์ นายกสมาคมตัวแทนขนส่งสินค้าทางอากาศไทย (TATA) ได้กล่าวไว้ว่า ธุรกิจสายการบิน ในขณะนี้กำลังประสบกับปัญหาราคาน้ำมันที่ปรับตัวขึ้นอย่างมาก โดยเฉพาะการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทำให้ต้นทุนการขนส่งเพิ่มขึ้น โดยหลายสายการบินได้ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมร้อยละ 5-10 หรืออาจปรับขึ้นค่าธรรมเนียม ซึ่งส่งผลให้ค่าขนส่งโดยสารรวมปรับเพิ่มขึ้นเท่าตัวแล้ว และจะส่งผลต่อเนื่อง โดยในอนาคตบทบาทของการขนส่งสินค้าทางอากาศจะลดน้อยลง เพราะผู้ส่งออกจะหันไปใช้บริการขนส่งทางเรือแทน ส่งผลให้ปริมาณขนส่งสินค้าทางอากาศในขณะนี้ลดลงกว่าร้อยละ 20 แล้ว

จะเห็นว่า อุตสาหกรรมการบินนั้น แปรผันตามราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งนับเป็นต้นทุนหลักในการดำเนินการ ดังนั้น ความเป็นไปในอนาคตของอุตสาหกรรมการบิน ส่วนหนึ่งจึงขึ้นอยู่กับราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเป็นปัจจัยสำคัญที่จะกำหนดแนวโน้มและรูปแบบของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต นอกจากนี้ อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียเริ่มประสบปัญหาที่รุนแรงขึ้น อันเกิดจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง หลังจากที่ได้เริ่มต้นเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของสหรัฐฯ ไปแล้ว โดยเฉพาะ จีน และ อินเดีย ซึ่งเคยเป็นประเทศที่อุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างมาก ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยก็จำเป็นต้องเตรียมกับสถานการณ์ที่อาจจะรุนแรงขึ้น แต่ทั้งนี้ ก็อยู่ที่ปัจจัยหลัก คือ เรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิง

ด้านธุรกิจการบิน

สำหรับธุรกิจการบินของภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในช่วงเดือนสิงหาคมนี้ จะปรับตัวลดลง ซึ่งนับว่าเป็นแนวโน้มที่ดี แต่สถานการณ์โดยรวมก็ยังไม่ทรงตัว โดย ศูนย์การบินเอเชียและแปซิฟิก (Centre of Aviation Pacific Asia : CAPA) ได้กล่าวถึงสถานการณ์อุตสาหกรรมการบินภาพรวมท่ามกลางปัญหาต้นทุนน้ำมันสูง เศรษฐกิจชะลอตัว และสิ้นเชื่อดึงตัว ทำให้สายการบินทั่วเอเชียปั่นป่วน

อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ก็ยังคงสร้างปัญหาและส่งผลกระทบต่อทุกสายการบินอย่างต่อเนื่อง โดยปัญหาประการหนึ่งที่หลายสายการบินต่างประสบเหมือนกัน คือ **ปัญหาการขาดทุน และ ปัญหาผลกำไรที่ลดลง แม้รายได้จะเริ่มขึ้น** ในช่วงครึ่งปีแรกของปี 2551

สายการบินที่ประสบปัญหาการขาดทุน ได้แก่

สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิก สายการบินรายใหญ่ที่สุดอันดับ 3 ในเอเชีย **ประสบกับการขาดทุนเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี** โดยในครึ่งปีแรกของปี พ.ศ. 2551 ผลการดำเนินงานมีรายได้รวม 42,448 ล้านบาท เพิ่มขึ้นร้อยละ 22.6 แต่ก็ยังขาดทุนประมาณ 2,400 ล้านบาท จากต้นทุนราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 45.3 หลังจากที่เคยทำกำไรได้ถึง 2,580 ล้านบาทสุทธิสองปี ในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งปัจจัยหลักของการขาดทุน ก็มาจากราคาน้ำมันที่พุ่งสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะประสบกับการขาดทุน แต่สายการบินคาเธ่ย์ แปซิฟิกฯ ก็ได้เตรียมวางกลยุทธ์พัฒนาธุรกิจการบินสำหรับครึ่งปีหลังและช่วงตารางบินฤดูหนาว ระหว่างเดือนตุลาคม 2551 - เดือนมีนาคม 2552 โดยจะเช่าพื้นที่ในสุวรรณภูมิเพิ่ม เพื่อใช้เป็นฐานลูกเรือการบินซึ่งอยู่ระหว่างคัดเลือก ประมาณ 1,700 คน ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปีหน้า ควบคู่กับการขยายฝูงบินใหม่ตามคำสั่งซื้อไว้ 49 ลำ จะส่งมอบจนครบภายในปี 2555

สายการบินฮิवा แอร์เวย์ส ได้ประกาศขาดทุนสุทธิถึง 5,970 ล้านบาทสุทธิได้หวั่น (เกือบ 6,500 ล้านบาท) ในช่วงครึ่งปีแรก

เช่นเดียวกับ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) หรือ บกท. ซึ่งมีผลการดำเนินงานรวมครึ่งปีแรก ปี 2551 (1 มกราคม-30 มิถุนายน 2551) ขาดทุนสุทธิจำนวน 6,998 ล้านบาท เปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อน มีกำไรสุทธิ 3,530 ล้านบาท โดยสาเหตุของการขาดทุนนั้น เกิดจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน โดยเฉลี่ยสูงขึ้นประมาณร้อยละ 60 รวมทั้งการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน

ส่วนอีกปัญหาที่สายการบินต่างประสบกัน เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวสูงขึ้นสูง ซึ่งส่งผลกระทบต่อสายการบินมีผลกำไรลดลง แม้รายได้จะเริ่มขึ้น โดยสายการบินเหล่านั้น ได้แก่

สายการบินเวอร์จิน บลู สายการบินรายใหญ่สุดอันดับสองของออสเตรเลีย มีกำไรสุทธิ เมื่อสิ้นสุดวันที่ 30 มิถุนายน 2551 อยู่ที่ 97.7 ล้านดอลลาร์ ซึ่งน้อยกว่าปีที่แล้ว ซึ่งมีกำไรสุทธิอยู่ที่ 215.8 ล้านดอลลาร์ แม้ว่ารายได้โดยรวมของบริษัทเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 เป็น 2.35 พันล้านดอลลาร์

เวอร์จิน บลู ยังได้ระบุว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนี้ กำลังส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในโลก และสร้างความเสียหายที่รุนแรงกว่าเหตุการณ์โจมตีสหรัฐอเมริกาโดยกลุ่มก่อการร้าย เมื่อวันที่ 11 กันยายน (เหตุการณ์ 911) รวมทั้ง การแพร่ระบาดของโรคซาร์ส โดยส่งผลกระทบต่อกำไรสุทธิของสายการบินปรับตัวลดลง ประมาณ ร้อยละ 55

กรมการบินพลเรือน สาธารณรัฐประชาชนจีน (Civil Aviation Authority of China : CAAC) ระบุว่าสายการบินและบริษัทเกี่ยวข้องของจีนนั้น แม้จะทำรายได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 15 แต่กำไรลดลงถึงร้อยละ 23

สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ในระหว่างเมษายน-มิถุนายน 2551 มีรายได้เพิ่ม 1.04 แสนล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 14.1 โดยมีกำไรสุทธิ 9,155 ล้านบาท ซึ่งลดลง 1,658 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 30.8 อัตราบรรทุกเฉลี่ยอยู่

ที่ร้อยละ 76.7 มากกว่าที่ตั้งเป้าไว้ที่ร้อยละ 70.2 ในขณะที่ **ซิลค์แอร์** สายการบินลูกของ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส กลับสามารถทำกำไรเพิ่มได้ร้อยละ 79 และ **เอสไอเอคาร์โก้** สายการบินขนส่งสินค้าของ สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ก็สามารถฟื้นจากขาดทุน และทำกำไรเพิ่มได้ 123 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส ยังได้วางแผนนำเครื่องบินแอร์บัส ซูเปอร์จัมโบ้ A380 ลำที่ 2 เข้ามาให้บริการข้ามทวีป 2 เที่ยว/วัน เพื่อสร้างโอกาสในการเพิ่มรายได้จากเส้นทางบริการ สิงคโปร์-ลอนดอน และญี่ปุ่น

ส่วนบริษัทสายการบินในมาเลเซีย ทั้ง **สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ส** สายการบินแห่งชาติของมาเลเซีย และ **สายการบินแอร์เอเชีย** สายการบินต้นทุนต่ำของมาเลเซีย ต่างก็ประสบปัญหาผลกำไรลดลงเช่นกัน โดยพบว่า ผลประกอบการไตรมาสที่ 2 ของ **สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ส** มีกำไรลดลงร้อยละ 64.6 มาอยู่ที่ 40 ล้านริงกิต (ราว 406.66 ล้านบาท) เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว อันเป็นผลจากต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้น หลังจากที่สามารถทำผลกำไรให้ได้ 8 ไตรมาสติดต่อกัน โดยปัจจุบัน มาเลเซีย แอร์ไลน์ส ได้เร่งดำเนินการเพื่อลดค่าใช้จ่าย โดยได้ประกาศยกเลิกเที่ยวบินที่ไม่สร้างกำไร เพิ่มค่าธรรมเนียมภาษีน้ำมันประมาณร้อยละ 25-80 ชะลอแผนการจ้างงานใหม่ และจัดแคมเปญค่าโดยสารราคาถูก เช่นเดียวกับ **สายการบิน-แอร์เอเชีย** ก็ได้ประกาศผลกำไรสุทธิในช่วงไตรมาสที่ 2 จำนวน 9.4 ล้านริงกิต (ราว 78.6 ล้านบาท) ซึ่งลดลงถึงร้อยละ 95 จากช่วงเดียวกันของปีที่แล้วซึ่งมีกำไรถึง 185.1 ล้านริงกิต (ราว 1,862 ล้านบาท) ทั้งนี้ เนื่องจากผลพวงของ ภาวะน้ำมันแพง และเงินริงกิตที่อ่อนค่าลง เช่นกัน

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในเดือนสิงหาคมจะมีการปรับลดลง แต่สายการบินหลายแห่งก็ยังคงปรับตัวอย่างต่อเนื่อง เพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบ อันเนื่องมาจากภาวะน้ำมันเชื้อเพลิงราคาแพงได้แก่

สายการบินยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส เตรียมจะปลดพนักงานต้อนรับผู้โดยสารบนเครื่องบิน จำนวน 1,550 คน หรือ ร้อยละ 10 ของจำนวนลูกเรือทั้งหมด รวมทั้งพนักงานต้อนรับบนเครื่องบินชาวต่างชาติ ซึ่งประจำที่กรุงเทพฯ และสิงคโปร์ อีกจำนวน 213 ตำแหน่งด้วย โดยคาดว่าจะดำเนินการได้เสร็จสิ้นในเดือนตุลาคมนี้ ทั้งนี้ เพื่อให้สอดคล้องกับที่สายการบินเตรียมปรับลดเที่ยวบินต่างๆ ลงในช่วงฤดูใบไม้ร่วงที่จะถึงนี้ ซึ่งคาดว่า ยูไนเต็ด แอร์ไลน์จะลดเที่ยวบินในสหรัฐฯ ประมาณร้อยละ 16

ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส มีแผนจะลดจำนวนพนักงานลงทั้งหมด 7,000 ตำแหน่ง จนถึงปี 2552 โดยอาจเป็นพนักงานในระดับผู้จัดการถึง 1,600 ตำแหน่ง พนักงานส่วนหน้า 5,500 ตำแหน่ง และนักบินอีก 950 ตำแหน่ง

สายการบินเซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส มีแผนยกเลิกเที่ยวบินจำนวน 196 เที่ยวบิน และการเพิ่มเส้นทางการบินใหม่ 6 เส้นทาง ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม 2552 เนื่องจากปัญหาต้นทุนเชื้อเพลิงที่แพงขึ้น และเศรษฐกิจซบเซาลง ทำให้สายการบินต้องปรับแผนการดำเนินงาน เพื่รองรับการจราจรทางอากาศที่ชะลอตัวลง โดยจะลดเที่ยวบินลงเกือบ 3,400 เที่ยวบิน โดยเที่ยวบินที่ถูกยกเลิกจำนวนหนึ่ง อาจเปิดทำการบินอีกครั้งในช่วงปลายปี 2552

สายการบินเจ็ตบลู ของสหรัฐอเมริกา จะเก็บเงิน 7 เหรียญสหรัฐ เป็นค่าใช้จ่ายผ้าห่มและหมอนจากผู้โดยสารในเส้นทางบินที่ใช้เวลานานเกิน 2 ชั่วโมง โดยอ้างว่าผ้าห่มและหมอนของทางสายการบินมีความสะอาดที่สุดในโลก ทำจากผ้าที่สามารถป้องกันสารพิษขนาดเล็กได้ เช่น ไรฝุ่น

ส่วน **สายการบินยูเอส แอร์เวย์** ประกาศเก็บค่าน้ำดื่ม และกาแฟ ยกเว้นผู้โดยสารชั้นหนึ่งเท่านั้นที่จะได้รับ น้ำดื่มฟรี นอกเหนือจากการคิดค่าธรรมเนียม 15-20 เหรียญสหรัฐ สำหรับกระเป๋าใบที่สองในเส้นทางบิน ภายในประเทศ เช่นเดียวกับสายการบินยูไนเต็ด แอร์เวย์ และอเมริกัน แอร์ไลน์

จะเห็นว่า สายการบินส่วนใหญ่ที่ยังคงปรับตัวเพื่อแก้ไขปัญหาและผลกระทบอันเนื่องมาจากภาวะน้ำมัน เชื้อเพลิงราคาแพง อย่างต่อเนื่องนั้น จะเป็นสายการบินของสหรัฐอเมริกา เนื่องจากปัญหาด้านทุนเชื้อเพลิงที่แพงขึ้น ทำให้สายการบินประสบภาวะการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเศรษฐกิจของสหรัฐฯ ที่ซบเซาลง รวมทั้ง ในช่วงปลายฤดูหนาวของสหรัฐฯ (ประมาณเดือนม.ค. - ก.พ.) เป็นช่วงที่การเดินทางซบเซา ยิ่งทำให้สายการบิน ต้องปรับแผนการดำเนินงาน เพื่อรองรับการจราจรทางอากาศที่ชะลอตัวลง โดยนโยบายที่ดำเนินการยังคงเป็นการ ปรับลดพนักงาน การลดจำนวนเที่ยวบิน การเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เพิ่มเติม เป็นต้น

สำหรับในประเทศไทยนั้น ในช่วงเดือนมีนาคมถึงเดือนกรกฎาคม 2551 มีสายการบินขอยกเลิก เที่ยวบิน ทั้งสิ้น 4,586 เที่ยวบิน ทั้งสายการบินภายในประเทศและสายการบินระหว่างประเทศ โดยสายการบิน ภายในประเทศทั้ง 7 สายการบิน มีการยกเลิกเที่ยวบิน ซึ่งได้แก่ สายการบินไทย สายการบินบางกอกแอร์เวย์ สายการบินพีบีแอร์ สายการบินสยามจีเอ สายการบินไทยแอร์เอเชีย สายการบินนกแอร์ และ สายการบินวันทูโก รวม 1,364 เที่ยวบิน ซึ่งสายการบินภายในประเทศนี้ มีการยกเลิกเที่ยวบินมากที่สุดในเดือนกรกฎาคม 2551 คือ มีการยกเลิก 462 เที่ยวบิน โดยเฉลี่ยแล้วมีเที่ยวบินในประเทศลดลงเดือนละประมาณร้อยละ 10 ซึ่งถือว่าค่อนข้างสูง

สำหรับสายการบินระหว่างประเทศที่ยกเลิกเที่ยวบิน ได้แก่ สายการบินแอร์บาศันของพม่า สายการบิน มหันต์แอร์ของอิหร่าน สายการบินตรุกแอร์ของภูฏาน และสายการบินบังกลาเทศ แอร์ไลน์ ในขณะที่เดียวกัน จุดที่น่าสนใจ คือ มีสายการบินที่ขอเพิ่มเที่ยวบินจำนวน 5 สายการบิน ได้แก่ สายการบินกัลฟ์แอร์ สายการบิน ฮ็องกงแอร์ไลน์ สายการบินเจ็ตสตาร์ แอร์ไลน์ สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ และสายการบินศรีลังกา แอร์ไลน์ ทั้งหมด 18 เที่ยวบิน

จะเห็นว่า สายการบินระหว่างประเทศ ทั้งที่ยกเลิกเที่ยวบินและที่ขอเพิ่มเที่ยวบินนั้น ล้วนเป็นสายการบิน ของประเทศในภูมิภาคเอเชียทั้งสิ้น และในขณะที่ สายการบินในประเทศส่วนใหญ่ปรับลดเที่ยวบินลง แต่ สายการบินของต่างชาติ เช่น สายการบินเจ็ตสตาร์ หรือ สิงคโปร์แอร์ไลน์ กลับเพิ่มเที่ยวบินเข้ามาอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า **ตลาดธุรกิจการบินในประเทศไทยได้มีสายการบินจากต่างชาติเข้ามาในตลาดมากขึ้น กว่าเดิม**

นอกจากนี้ สายการบินแห่งชาติของไทย คือ สายการบินไทย ก็ยังประสบกับปัญหาการขาดทุน ในขณะที่ สายการบินแห่งชาติของประเทศในภูมิภาคนี้ เช่น สิงคโปร์แอร์ไลน์ และ มาเลเซียแอร์ไลน์ ยังคงรักษาการมีกำไร แม้ว่าผลกำไรที่เกิดขึ้นจะลดลงก็ตาม และแม้ว่าการขาดทุนสุทธิจำนวน 6,998 ล้านบาท นั้น บกท. จะยืนยันว่า การขาดทุนดังกล่าว เป็นการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน 5,698 ล้านบาท และขาดทุนจากการประกอบการ 1,307 ล้านบาท ก็ตาม ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับงวดเดียวกันของปีก่อนมีกำไรสุทธิ 3,530 ล้านบาท และเมื่อเปรียบเทียบกับแผนวิสาหกิจ 10 ปีของ บกท. ซึ่งในปีงบประมาณ 2551 ควรจะมีรายได้จากการขายตั๋วโดยสารและ บริการไม่ต่ำกว่า 2.1 แสนล้านบาท สร้างผลกำไรเกิน 10,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม จากข้อมูลกรุงเทพมหานคร ระบุว่า นักวิเคราะห์การบินยังมองว่า ปัจจัยภายใน บกท. ก็ส่งผลต่อ การขาดทุนดังกล่าว ได้แก่

1. โครงสร้างองค์กรของ บกท. มีขนาดใหญ่ โดย บกท. มีพนักงานมากถึง 26,000 คน และพบว่าส่วนงานย่อยต่างๆ มีการทำงานทับซ้อนกันหลายส่วน ในขณะที่ บกท. มีฝูงบินเพียง 87 ลำ และตามที่ บกท. เคยจ้างบริษัทที่ปรึกษาเฮย์เคียกฮิวอี้แล้ว พบว่า สัดส่วนพนักงานการบินไทยเปรียบเทียบกับสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส และคาเธ่ย์แปซิฟิค แล้ว บกท. ใช้คนมากกว่าคู่แข่งถึง 3 เท่า แต่การสร้างรายได้กลับทำได้น้อยกว่ามาตลอด

2. การจัดวางตำแหน่งบริหารระดับกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ รองกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ และผู้อำนวยการใหญ่ ของ บกท. ซึ่งในปัจจุบันแต่งตั้งตัวแทนจากฝ่ายบินเข้ามากำกับดูแลเกินกว่าครึ่ง ส่งผลต่อการบริหารจัดการธุรกิจภาพรวม เมื่อเปรียบเทียบกับสายการบินอื่น ซึ่งจะใช้ผู้นำที่มีทักษะการเป็นนักบริหารที่มีความเชี่ยวชาญทางการเงิน การพาณิชย์ และความเป็นมืออาชีพในระดับสากล แต่ขณะนี้ บกท. ใช้ประโยชน์จากบุคลากรที่มีคุณสมบัติดังกล่าวน้อยมาก

3. การลงทุนเปลี่ยนฝูงบินและการนำบริการต่างๆ ที่จะนำมาสร้างรายได้แข่งขันกับสายการบินอื่น มีความล่าช้าและตามหลังคู่แข่ง เช่น การสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นใหม่ สายการบินส่วนใหญ่จะนิยมใช้แอร์บัส A 350, A 380 และโบอิง B 787 ดรีมไลเนอร์ และจำหน่ายแอร์บัส A 330 ออกจากฝูง แต่ในปี 2552 บกท. สั่งซื้อ A 330 เข้าประจำฝูง 8 ลำ และจะสั่ง A 321 อีก 21 ลำ ขณะที่สิงคโปร์ แอร์ไลน์ส เอมิเรตส์ และสายการบินในยุโรป ทอยรึมมอบ A 380 เข้ามาให้บริการตั้งแต่ตารางบินฤดูร้อนปลายมีนาคมที่ผ่านมา แต่ บกท. ถูกเลื่อนส่งมอบไปอีก 4 ปี ต้องรอไปจนถึงปี พ.ศ. 2554-2555

4. บกท. ถูกฟ้องร้องดำเนินคดีแพ่งเพื่อเรียกร้องค่าเสียหายมูลค่านับหมื่นล้านบาท คดีล่าสุด คือ สมาชิกรัฐสภาอุตสาหกรรมสหภาพยุโรป สหรัฐอเมริกา ออสเตรเลีย นิวซีแลนด์ ฟ้องร้อง กรณีร่วมมือกับ 35 สายการบิน ตั้งราคากระว้างพื้นที่ขนส่งสินค้าทางอากาศ (cargo) ไม่เป็นธรรมขัดต่อกฎหมายการค้าของทั้ง 4 ทวีป ขณะนี้มี 8 สายการบินยักษ์ใหญ่ของโลกที่ถูกดำเนินคดีศาลตัดสินให้จ่ายค่าเสียหายไปเรียบร้อยแล้ว เฉลี่ยสายการบินละ 300-500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ เช่น อีวีเอ ไต้หวัน เจแปน แอร์ไลน์ส ลูฟท์ฮันซ่า บริติช แอร์เวย์ส แต่ บกท. ได้ใช้เงินเบื้องต้นกว่า 50 ล้านบาท จ้างสำนักงานทนายความในแต่ละประเทศต่อสู้คดีต่อไป

ล่าสุดนั้น บกท. ได้ชะลอการลงทุนกว่า 3,000 ล้านบาท ซึ่งจะทำให้ลดค่าเสื่อมราคาได้กว่า 145 ล้านบาท นอกจากนี้ สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินมีแนวโน้มที่จะเปลี่ยนแปลงไปในทิศทางที่ดีขึ้น นั่นคือ การปรับลดลงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ประกอบกับในช่วงครึ่งปีหลังนี้ ถือเป็นฤดูกาลท่องเที่ยว ดังนั้น ปริมาณผู้โดยสารจะมีจำนวนมากขึ้น โดย บกท. คาดการณ์ว่า อัตราการบรรทุกของผู้โดยสารต่อลำเฉลี่ย จะอยู่ที่ร้อยละ 75-80 ซึ่งจะช่วยให้ผลการดำเนินงานของ บกท. กลับมาเป็นบวก

ในขณะที่ สายการบินไทยแอร์เอเชีย กลับมีทิศทางเติบโตและขยายธุรกิจ โดยการดำเนินธุรกิจของสายการบินไทยแอร์เอเชียในช่วงวิกฤตราคาน้ำมัน มีจำนวนผู้โดยสารที่มาใช้บริการสายการบินไทยแอร์เอเชียเพิ่มขึ้นร้อยละ 4-5 ทั้งนี้ เนื่องจากเส้นทางที่ให้บริการ เช่น เชียงใหม่ เชียงราย และภูเก็ต มีให้บริการมากกว่าสายการบินอื่น โดยผลประกอบการของไทยแอร์เอเชีย เติบโตขึ้น ร้อยละ 25 ในช่วงครึ่งปีที่ผ่านมา ในภาพรวมของปีนี้ คาดว่าสายการบินไทยแอร์เอเชีย จะขนส่งผู้โดยสารได้รวมทั้งหมดราว 4.6-4.8 ล้านคน ซึ่งเป็นไปตามเป้าหมาย หลังจากครึ่งปีแรกมีผู้โดยสารใช้บริการแล้ว 2.1 ล้านคน และคาดว่าจะสามารถเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาดจากตลาดสายการบินต้นทุนต่ำทั้งหมด ที่แต่ละปีมีถึง 12 ล้านคน คิดเป็นมูลค่ากว่า 6,000 ล้านบาท นอกจากนี้ ในช่วงเดือนสิงหาคม และกันยายน 2551 จะมีการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส 320 เพิ่มอีก 2 ลำ

นอกจากนี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย ยังได้เตรียมเปิดเส้นทางบินกรุงเทพฯ-ฮ่องกงวันละ 1 เที่ยวบิน คาดว่าจะเริ่มบินได้ต้นเดือนตุลาคมนี้ และตั้งเป้าปีแรกสำหรับเส้นทางบินนี้ จะมีอัตราขนส่งผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน อยู่ที่ ร้อยละ 80

ในการเปิดเส้นทางใหม่กรุงเทพฯ-ฮ่องกงนี้ นับเป็นการเปิดตลาดการท่องเที่ยวที่มีขนาดใหญ่ของจีนที่เข้ามาในประเทศไทย นอกจากนี้ ยังนับเป็นการเพิ่มจุดเชื่อมต่อกับจุดหมายปลายทางในประเทศต่างๆ ที่สายการบินไทยแอร์เอเชียทำการบินอยู่ด้วย จึงเป็นการเสริมความแข็งแกร่งให้กับตำแหน่งผู้นำในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในเอเชีย ที่มีจุดหมายปลายทางที่มีความครอบคลุมมากที่สุดในภูมิภาคอาเซียน จีน และออสเตรเลีย ซึ่งมีเครือข่ายกว่า 10 เส้นทางบินในประเทศ นอกจากนี้ ต้นปีหน้าบริษัทมีแผนเปิดเส้นทางการบินใหม่อย่างน้อย 3 เส้นทาง ได้แก่ กรุงเทพฯ-กวางเจา กรุงเทพฯ-บาห์ลี กรุงเทพฯ-อินเดีย เพื่อรองรับการขยายฝูงบิน

ปัจจัยหลักที่ส่งผลให้สายการบินไทยแอร์เอเชียยังคงรักษาระดับการเติบโตไว้ให้เป็นไปตามแผนได้นอกเหนือจากการสนับสนุนของสายการบินแอร์เอเชีย มาเลเซียแล้ว ก็คือ การทำประกันราคาน้ำมัน (เฮดจิง) ซึ่งช่วยบรรเทาความเสียหายจากวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันไปได้ ในขณะที่สายการบินของไทยอื่นๆ โดยเฉพาะสายการบินไทย และสายการบินนกแอร์ ได้รับผลกระทบอย่างหนัก ขณะเดียวกัน สายการบินวันทูโก ก็จำเป็นต้องหยุดทำการบินชั่วคราว ดังนั้น ไทยแอร์เอเชีย จึงเป็นสายการบินที่มีความได้เปรียบในเชิงธุรกิจมากที่สุด โดยในสถานการณ์ที่แทบไร้คู่แข่งเช่นนี้ ทำให้ไทยแอร์เอเชียสามารถปรับขึ้นราคาตัวโดยสารให้สูงขึ้นได้อีกร้อยละ 3-5 ตั้งแต่ช่วงปลายเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา รวมทั้งจัดเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารใหม่ ทั้งค่าธรรมเนียมน้ำมัน ค่าประกันการเดินทาง ภาษีอื่นๆ นอกจากนี้ ไทยแอร์เอเชีย ยังได้มีการเพิ่มความถี่เที่ยวบินในจังหวัดท่องเที่ยวหลัก เช่น เชียงใหม่และภูเก็ต เพื่อบริการผู้โดยสารมากกว่าเดิมจาก 5,000-6,000 คน/วัน เพิ่มขึ้น 7,000-8,000 คน/วัน ดังนั้น ผลประกอบการของไทยแอร์เอเชีย จึงสามารถประกอบการได้ตามเป้าที่ตั้งไว้ รวมทั้งสามารถขยายธุรกิจได้

สำหรับความคืบหน้าของสายการบินวันทูโก จากกรณีที่ ขอ. สักพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate) ของบริษัท โอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ และ บริษัท วันทู โก แอร์ไลน์ จำกัด เป็นเวลา 30 วัน ตั้งแต่วันที่ 22 กรกฎาคม 2551 ถึงวันที่ 21 สิงหาคม 2551 อันเนื่องมาจากที่ ขอ.ได้ตรวจพบว่าทั้งสองบริษัทมีข้อบกพร่องที่สำคัญที่ไม่เป็นไปตามข้อกำหนดในคู่มือที่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่และกฎหมายว่าด้วยการเดินอากาศ และตามหลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยตามที่ ขอ. กำหนด

ความคืบหน้าล่าสุดนั้น สายการบินวันทูโก ได้ดำเนินการแก้ไขและส่งรายงานการปรับปรุงแก้ไข ให้ ขอ. ตรวจสอบรายละเอียด ไปแล้ว ในขณะนี้ ขอ. ได้ส่งเจ้าหน้าที่ผู้เชี่ยวชาญเข้าไปเจ้าหน้าที่ผู้เกี่ยวข้องกำลังทำการตรวจสอบ ซึ่งถ้าพบว่า สายการบินวันทูโก สามารถแก้ไขแล้วเสร็จตามข้อกำหนดของ ขอ.ก็สามารถที่จะทำการบินได้ตามเดิม

สถานการณ์ของธุรกิจการบินของไทยในปัจจุบันนั้น ส่งผลกระทบโดยตรงต่อเรื่องความต้องการบุคลากรด้านการบิน จะเห็นว่า หลายสายการบินประสบปัญหา จนต้องปรับลดขนาดโครงสร้างองค์กรและจำนวนบุคลากรเพื่อแก้ปัญหาให้องค์กรสามารถอยู่รอด เช่น สายการบินนกแอร์ จากการลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน เพื่อแก้ปัญหาเฉพาะหน้าการลดต้นทุนดำเนินธุรกิจการบินจากผลกระทบราคาน้ำมัน โดยลดอัตราค่าจ้างงานลงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ นอกจากนี้ กรณีสายการบินวันทูโก ซึ่งถูก ขอ. สักพักการบินชั่วคราวนั้น ก็ทำให้บริษัทขาดรายได้และสภาพคล่อง จนอาจต้องเตรียมปลดพนักงานที่มีอายุงานไม่ถึง 1 ปีในทุกแผนกรวมไม่ต่ำกว่า 100 คน เพื่อลดภาระการขาดทุน แต่อย่างไรก็ตาม ในช่วงปลายปีนี้ ซึ่งเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว อาจเป็นช่วงที่สถานการณ์ของธุรกิจการบินของไทย อาจเปลี่ยนแปลงในทิศทางที่ดีขึ้น โดยเฉพาะสำหรับความต้องการบุคลากรด้านการบินในปัจจุบันและในอนาคต

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าธุรกิจการบินของไทยส่วนใหญ่จะประสบปัญหาการชะลอตัว แต่แนวโน้มทิศทางบวกที่ยังพอมีเกิดขึ้น คือ การจัดตั้งสายการบินพลเรือนแอร์เวย์

ในขณะที่แผนการจัดตั้งสายการบินใหม่หลายสายการบินจะมีการชะลอออกไปอย่างไม่มีกำหนด เช่น สายการบินกระบี่แอร์ไลน์ สายการบินฟินิกซ์แอร์ แต่ ณ ปัจจุบัน สายการบินพลเรือนแอร์เวย์ ยังคงเป็นเพียงสายการบินเดียวที่มีข่าวดำเนินการจัดตั้งต่อไป โดยล่าสุดนั้น สายการบินพลเรือนแอร์เวย์จะเข้ามาให้บริการท่าอากาศยานชุมพร เพื่อการพาณิชย์ในช่วงปลายเดือนกันยายนนี้ โดยจะเริ่มบินในลักษณะการขนส่งสินค้า โดยเฉพาะสินค้าจากจังหวัดชุมพรไปยังประเทศสาธารณรัฐประชาชนจีน จำพวกสินค้าด้านการเกษตร ผลไม้ และอาหารทะเล หลังจากนั้นในเดือนตุลาคมจะเริ่มให้บริการด้านการบินโดยสารระหว่างจังหวัดเส้นทาง ชุมพร-กรุงเทพฯ โดยใช้เครื่องบินขนาด 32 ที่นั่ง บินไป - กลับสัปดาห์ละ 4 เที่ยวบิน

ด้านท่าอากาศยาน

ในปี พ.ศ. 2552 บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) จะส่ง ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เข้าร่วมโครงการจัดอันดับคุณภาพการบริการท่าอากาศยาน หรือ AIRPORT SERVICE QUALITY (ASQ) ซึ่งมีท่าอากาศยานกว่า 150 แห่งทั่วโลกเข้าร่วม โดย ทอท. มั่นใจว่าท่าอากาศยานสุวรรณภูมิจะติด 1 ใน 10 ท่าอากาศยานที่บริการดีที่สุดในโลก ขณะนี้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่ระหว่างปรับปรุงการบริการด้านต่างๆ ให้ดีขึ้น

สำหรับโครงการ ASQ นั้น จะให้ผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยาน เป็นผู้ให้คะแนนท่าอากาศยานแต่ละแห่ง โดยจะสำรวจความคิดเห็นของผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานแต่ละแห่งอย่างน้อย 350 ตัวอย่าง เพื่อวัดระดับความพึงพอใจในการให้บริการ ซึ่งท่าอากาศยานที่มีการให้บริการที่ดีที่สุดในโลกประจำปี 2550 คือ ท่าอากาศยานอินชอน และครองตำแหน่งนี้สมัยที่ 3 ขณะที่อันดับที่ 2 คือ ท่าอากาศยานฮ่องกง อันดับที่ 3 คือ ท่าอากาศยานมาเลเซีย ส่วนท่าอากาศยานสุวรรณภูมิอยู่อันดับที่ 40

ท่าอากาศยานทุกแห่งที่ได้รับรางวัลในปีที่แล้วนั้น ล้วนตั้งอยู่ในภูมิภาคเอเชียทั้งสิ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งท่าอากาศยานมาเลเซีย นั้น นับเป็นคู่แข่งโดยตรงของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งหากประเทศไทยต้องการจะเป็นศูนย์กลางการบินของภูมิภาคแล้ว สิ่งหนึ่งที่ต้องดำเนินการ คือ เพิ่มประสิทธิภาพการให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ทั้งในเรื่องของ hardware และ software รวมทั้ง humanware ด้วย

สำหรับโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 นั้น ล่าสุด ได้ผ่านการเห็นชอบของคณะกรรมการ ทอท. แล้ว ทั้งนี้ การลงทุนในเฟส 2 นี้ ได้ตั้งงบบางส่วนออกไป เช่น การก่อสร้างอาคารสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำ (โลว์คอสต์ เทอร์มินัล) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ โดยเปิดโอกาสให้สายการบินต้นทุนต่ำทั้งในประเทศ และระหว่างประเทศ มาให้บริการที่สนามบินดอนเมืองตามความสมัครใจในช่วง 5-6 ปีที่มีการก่อสร้างเฟสที่ 2 ซึ่งล่าสุดสายการบินไทยแอร์เอเชีย ได้สมัครใจที่จะย้ายฐานมาอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมืองแล้ว

อย่างไรก็ตาม ขอ. ได้มีข้อสังเกตว่า กรณีการเปิดให้สายการบินต้นทุนต่ำใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับเที่ยวบินภายในและระหว่างประเทศ ในช่วงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเริ่มดำเนินโครงการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 นั้น จะต้องให้สิทธิสายการบินทุกแห่งเลือกที่จะใช้บริการท่าอากาศยานอย่างเสรี

ไม่สามารถบังคับหรือกำหนดให้สายการบินประเภทใด หรือสายการบินใดใช้ท่าอากาศยานใดท่าอากาศยานหนึ่งได้ มีเช่นนั้น จะเข้าข่ายความผิดตามข้อตกลงอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ หรืออนุสัญญาชิคาโก เกี่ยวกับความเท่าเทียมในการให้บริการของสายการบิน

นอกจากนี้ การเปิดให้บริการที่ท่าอากาศยานดอนเมือง อาจมีความเสี่ยงด้านความปลอดภัย เนื่องจาก ท่าอากาศยานดอนเมืองและท่าอากาศยานสุวรรณภูมิตั้งอยู่ใกล้กัน ทำให้การจราจรทางอากาศมีจุดตัดเส้นทาง การบินของเครื่องบินที่ทำการบินจากท่าอากาศยานทั้งสองแห่ง ซึ่งความเสี่ยงดังกล่าว จะมีเพิ่มขึ้นตามปริมาณ การจราจรที่ใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง

ส่วนท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ขอ. ทั้ง 26 แห่ง จะปรับลดค่าธรรมเนียมสนามบินลงครึ่งหนึ่ง (ร้อยละ 50) ตั้งแต่วันที่ 31 สิงหาคม 2551 - 31 มกราคม 2552 และยกเว้นการจัดเก็บค่าจอดเครื่องบินส่วน สนามบินใน 3 จังหวัดชายแดนภาคใต้ จะให้บริการฟรีไม่จัดเก็บค่าธรรมเนียม รวมระยะเวลา 6 เดือน ทั้งนี้ การดำเนินการดังกล่าวเป็นส่วนหนึ่งของแผนการแก้ปัญหาขาดทุนของสนามบินของ ขอ. และเป็นการลดภาระ คำนวณกับสายการบินที่มาใช้บริการ ตลอดจนเพื่อให้สนามบินทุกแห่งของ ขอ. สามารถใช้ประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพมากที่สุด นอกจากนี้ จะได้พัฒนาท่าอากาศยานขนาดเล็กให้เป็นจุดเชื่อมต่อ (ฟีดเดอร์) รับ-ส่งสินค้า หรือคน ไปยังท่าอากาศยานขนาดใหญ่ เพื่ออำนวยความสะดวกให้แก่ประชาชนและเกษตรกรในท้องถิ่นอีกด้วย

ด้านการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน

สำหรับการพัฒนาบุคลากรด้านการบิน ในด้านการฝึกอบรมนักบินนั้น ล่าสุด **Bangkok Aviation Center (BAC)** ได้เริ่มขยายศักยภาพการฝึกนักบิน โดยได้ยื่นขออนุญาตนำเข้าเครื่องบินเจ็ทแบบ 6-8 ที่นั่ง เพื่อนำมาใช้ ในการฝึกบินให้กับนักเรียนการบิน ซึ่งมีทั้งนักบินทั้งในและต่างประเทศ

นอกจากนี้ ยังมีความก้าวหน้าในการวิจัยและพัฒนาการศึกษาด้านการบินของสถาบันการศึกษาในประเทศไทย คือ การประดิษฐ์ **เครื่องบินน้ำ KU SRC-2DEV (ปลาบิน) หรือ Flying boat KU SRC-2DEV (flying fish)** โดย อาจารย์ รัฐพล สาครสินธุ์ อาจารย์สาขาวิศวกรรมเครื่องกล คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตศรีราชา และทีมงานนิสิตปริญญาตรี ได้ทำการพัฒนา **เครื่องบินน้ำ KU SRC-2DEV (ปลาบิน) หรือ Flying boat KU SRC-2DEV (flying fish)** ขึ้นมาเป็นผลสำเร็จ โดยโครงการวิจัย เครื่องบินน้ำต้นแบบ KU SRC-1ex นี้ ได้รับรางวัล “ผลงานนักประดิษฐ์นานาชาติ” จากกระทรวงวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยีแห่งสหพันธรัฐรัสเซีย ในงานวันนักประดิษฐ์นานาชาติ ประจำปี 2551 ที่สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติจัดขึ้น

เครื่องบินน้ำนี้เป็นเครื่องบินน้ำกึ่งยานเหินน้ำ พัฒนาจากต้นแบบเครื่องบินน้ำ KU SRC-1ex (Typhoon) ที่สามารถเคลื่อนที่บนผิวน้ำเพื่อใช้ในการขนส่งทางน้ำ เป็นการวิจัยต่อยอดการพัฒนาอุตสาหกรรมเครื่องบินขนส่งทางอากาศยานเพื่อการขนส่ง ซึ่งในประเทศไทยนั้น ยังไม่มีการพัฒนาและออกแบบเครื่องบินน้ำ รวมไปถึงการเก็บ ข้อมูลการทดลองและทดสอบอย่างเป็นระบบ

โครงการวิจัยเครื่องบินน้ำต้นแบบนี้ จะเน้นใช้วัสดุภายในประเทศกว่า 80 เปอร์เซ็นต์ ที่มีความปลอดภัย เทียบเท่ามาตรฐานสากล ขั้นตอนการทำวิจัยเครื่องบินน้ำต้นแบบ จะเริ่มจากศึกษาเก็บข้อมูลและหาแหล่งวัสดุ - อุปกรณ์และออกแบบรูปทรงของเครื่องบินเบื้องต้นจากการใช้แรงขับเครื่องยนต์ที่นำเข้า คือ ROTEX 581

มีกำลังขับ 65 แรงม้า จากนั้นสร้างโมเดลเครื่องยอส่วนขนาด 1:6 และเครื่อง RC บังคับด้วยวิทยุทำการทดสอบขึ้นและลงจอด ซึ่งจากการเก็บข้อมูลได้ผลเป็นที่น่าพอใจ

ส่วนขั้นตอนต่อไป คือ สร้างโครงสร้างลำตัวและปีกของเครื่องบินแบบขนาดที่นิ่งเดียว ความยาวปีก 9 เมตร ความยาวลำตัว 6 เมตร และน้ำหนักระหว่างนำเครื่องขึ้น 430 กิโลกรัม และสร้างโมเดลที่ใช้ทดสอบในอุโมงค์ลมหน้าตัดหนึ่งเมตรพร้อมกัน เมื่อสร้างโครงสร้างที่รับแรงทางอากาศพลศาสตร์แล้วจึงทำการหุ้มปิดผิว หลังจากนั้นปรับปรุงห้องเรือและติดตั้งระบบบังคับพาด้านหางแอลลอน รวมทั้งทดสอบความแข็งแรงทางโครงสร้าง

ทั้งนี้ เมื่อทดสอบนำเครื่องขึ้น-ลงจริง พบว่า ยังมีข้อบกพร่องในส่วนของปีกและลำตัวจึงนำกลับมาพัฒนาให้สมบูรณ์ และเปลี่ยนชื่อเป็น เครื่องบินน้ำ KU SRC-2DEV ซึ่งปรับปรุง Profile ของปีกออกแบบใหม่ให้จมลงเพื่อทำให้มุมไถ่ได้สูงขึ้น และปรับมุมครีบท้องเรือให้กดลงมากกว่าเดิมเพื่อเพิ่มแรงฉีกตัวออกจากผิวน้ำรวมทั้งลดละอองน้ำปะทะที่ปีก ซึ่งทำให้สูญเสียแรงขับเคลื่อน

นอกจากนี้ ยังขยายห้องนักบินเพื่อรองรับอีกหนึ่งที่นั่ง โดยลำตัวใช้วัสดุคอมโพสิตและโฟม PVC เป็นส่วนใหญ่ โดยโครงการวิจัยและพัฒนาเครื่องบินน้ำเป็นโครงการระยะยาว เพื่อเป็นการปูพื้นฐานให้กับงานวิจัยอื่น ๆ

สำหรับเครื่องบินน้ำต้นแบบ ภาคเอกชนสามารถนำไปพัฒนาต่อยอดเพื่อใช้ในงานด้านอุตสาหกรรมได้ เช่น การสำรวจทางทะเล สำรวจฝูงปลา ใช้ทางการทหารเพื่อลาดตระเวนชายฝั่ง และการกู้ภัยทางทะเล ซึ่งต้นทุนการผลิตมีค่าใช้จ่ายเพียง 3-5 ล้านบาท/ 1 ลำ

การคิดค้นสิ่งประดิษฐ์ด้านการบินเช่นนี้ เป็นสิ่งที่พัฒนาทักษะการศึกษาและองค์ความรู้ของนักศึกษา หาก สบพ. สามารถสนับสนุนให้เกิดการพัฒนาโครงการการศึกษาในลักษณะนี้ ก็จะเป็นประโยชน์สำหรับนักศึกษา สบพ.

สำหรับในเดือนสิงหาคม 2551 นี้ เรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานก็ยังคงเป็นประเด็นที่ต้องจับตามองอย่างใกล้ชิด เพราะเป็นปัจจัยหลักที่ส่งผลต่ออุตสาหกรรมการบิน โดยเฉพาะเมื่อวิกฤตการณ์ดังกล่าวได้ขยายความรุนแรงมายังอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะในประเทศไทย ซึ่งเริ่มมีแนวโน้มผลกระทบที่เกิดขึ้นให้เห็นชัดเจนขึ้น เช่น การขาดทุนของสายการบินไทย การลดจำนวนเที่ยวบินของสายการบิน เป็นต้น แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น การแข่งขันในตลาดจะมีสูงขึ้น ในขณะที่ความต้องการ การเดินทางโดยสารเครื่องบินมีลดลง และขีดความสามารถในการแข่งขันของธุรกิจสายการบินของไทยก็มีลดลง ด้วยปัจจัยแวดล้อมต่างๆ แต่คู่แข่งซึ่งเป็นธุรกิจการบินจากต่างชาติที่มีความแข็งแกร่ง กลับมีเพิ่มขึ้น

ดังนั้น แนวโน้มความต้องการบุคลากรด้านการบินในประเทศจึงน่าจะลดลง ตามการลดขนาดธุรกิจของสายการบิน เพื่อแก้ไขปัญหาภาวะการณ์ขาดทุนในปัจจุบัน แนวทางการพัฒนาบุคลากรด้านการบินจึงน่าจะมุ่งประเด็นไปที่การพัฒนาบุคลากรที่มีอยู่ในปัจจุบัน เพื่อขยายศักยภาพและเพิ่มมาตรฐานของบุคลากรเหล่านั้นให้สามารถปฏิบัติงานได้ดียิ่งขึ้น

อย่างไรก็ตาม แนวโน้มตลาดอุตสาหกรรมของจีนและอินเดีย เริ่มได้รับผลกระทบจากภาวะขาลงทั่วโลก โดยเฉพาะในประเทศจีน เศรษฐกิจของจีนในขณะนี้กำลังอยู่ในสภาวะที่ชะลอตัว ทั้งนี้ ตามข้อมูลของศูนย์วิจัยกสิกรไทย ระบุว่า สภาวะซบเซาของเศรษฐกิจโลกและวิกฤตภาคการเงินในสหรัฐฯ ส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจสหรัฐฯ และประเทศอื่นๆ ที่เป็นตลาดส่งออกสำคัญของจีนอย่างสหภาพยุโรปและญี่ปุ่น ส่งผลให้เกิดการชะลอตัวของทั้งภาคส่งออกและนำเข้าของจีน ซึ่งส่งผลกระทบต่อเนื้อไปยังภาคเศรษฐกิจภายในด้วย โดยการผลิตภาคอุตสาหกรรมของ

เงินในเดือนสิงหาคมที่ผ่านมาขยายตัวชะลอลงเหลือร้อยละ 12.8 จากที่เติบโตร้อยละ 14.7 ในเดือนก่อนหน้า ซึ่งถือว่าการผลิตภาคอุตสาหกรรมของเงินในเดือนสิงหาคม 2551 ขยายตัวต่ำที่สุดในรอบ 18 เดือน ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของเงินจึงมีแนวโน้มของการชะลอตัวด้วย

ดังนั้น ตลาดในต่างประเทศของการพัฒนาบุคลากรด้านการบินของ สบพ. จึงควรมองไปที่ตลาดตะวันออกกลางและตลาดแอฟริกา ซึ่งแนวโน้มการเติบโตของเศรษฐกิจยังคงมีในทิศทางบวก

แผนกวิจัยและพัฒนา
สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน
สถาบันการบินพลเรือน

แหล่งข้อมูล :

สำนักข่าวไทย
เว็บไซต์เดลินิวส์
ผู้จัดการรายสัปดาห์
เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ
สยามรัฐ

เว็บไซต์โพสต์ทูเดย์
แนวหน้า
ฐานเศรษฐกิจ
บ้านเมือง
สยามธุรกิจ

ประชาทรรศน์
เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ
โพสต์ทูเดย์
ทรานสปอร์ต เจอร์นัล