

3. การประกอบธุรกิจของแต่ละสายผลิตภัณฑ์

3.1 การประกอบธุรกิจของบริษัทฯ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ประกอบธุรกิจด้านการลงทุน โดยการถือหุ้นในบริษัทอื่น (Holding Company) ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น ถือหุ้นใน บจ. ไทยแอร์เอเชีย เพียงแห่งเดียว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบธุรกิจให้บริการสายการบิน ราคาประหยัด โดยมีรายได้หลักจากการให้บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำ (Scheduled Passenger Services) และ การให้บริการเสริม (Ancillary Services)

3.1.1 บริการขนส่งผู้โดยสารแบบประจำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศแบบประจำ โดยมุ่งเน้นการให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เลือกใช้บริการสายการบินเพื่อการท่องเที่ยวและเพื่อวัตถุประสงค์ทางธุรกิจ โดยคำนึงถึงราคาค่าโดยสารเป็นสำคัญ ซึ่งผู้โดยสารกลุ่มนี้เต็มใจที่จะไม่รับบริการด้านอาหารและบริการห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน เพื่อแลกกับค่าโดยสารที่ต่ำกว่าค่าโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ โดยผู้โดยสารสามารถซื้อบริการเพิ่มเติมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เฉพาะในส่วนที่ผู้โดยสารต้องการได้เอง ในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการขนส่งผู้โดยสารประมาณ 6.9 ล้านคน โดยร้อยละ 57.9 เป็นผู้โดยสารเส้นทางบินภายในประเทศและอีกร้อยละ 42.1 เป็นผู้โดยสารในเส้นทางบินระหว่างประเทศ

ตารางต่อไปนี้แสดงข้อมูลการดำเนินงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมาไว้

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2552	2553	2554
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง).....	6.6	7.3	8.6
จำนวนผู้โดยสาร (ล้านคน).....	5.0	5.7	6.9
ระหว่างประเทศ (ล้านคน)	2.1	2.4	2.9
ภายในประเทศ (ล้านคน)	2.9	3.3	4.0
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (load factor) (ร้อยละ) ⁽¹⁾	76	78	80
ระหว่างประเทศ (ร้อยละ)	73	77	79
ภายในประเทศ (ร้อยละ)	78	79	81
ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ASK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽²⁾	6,511	7,605	9,199
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	4,040	4,680	5,696
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	2,470	2,925	3,502
ปริมาณการขนส่งด้านผู้โดยสาร (RPK) (ล้านที่นั่ง - กม.) ⁽³⁾	4,921	5,923	7,389
ระหว่างประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	2,974	3,600	4,539
ภายในประเทศ (ล้านที่นั่ง - กม.)	1,947	2,323	2,851
ค่าโดยสารเฉลี่ย ⁽⁴⁾ (บาท)	1,520	1,791	1,849
รายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁵⁾ (RASK):			
(บาท).....	1.43	1.59	1.76
(เซนต์สหรัฐ) ⁽⁷⁾	4.27	5.28	5.54
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร ⁽⁶⁾ (CASK):			
(บาท).....	1.51	1.39	1.58
(เซนต์สหรัฐ) ⁽⁷⁾	4.51	4.61	4.99
ต้นทุนต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (ไม่รวมน้ำมันเชื้อเพลิง) ⁽⁷⁾ :			
(บาท).....	0.99	0.87	0.89
(เซนต์สหรัฐ) ⁽⁸⁾	2.96	2.87	2.80
จำนวนเครื่องบิน ณ สิ้นงวด	20	19	22
โบอิง 737-300	8	0	0

	ปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2552	2553	2554
แอร์บัส A320.....	12	19	22
จำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินงานโดยเฉลี่ย ⁽⁹⁾	15.6	18.0	19.4
จำนวนเที่ยวบิน	39,388	41,823	47,579
ระหว่างประเทศ.....	16,612	17,577	20,251
ภายในประเทศ.....	22,776	24,246	27,328
ระยะทางบิน โดยเฉลี่ย (กิโลเมตร) ⁽¹⁰⁾	979	1,032	1,074
อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำ (ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน) ⁽¹¹⁾	9.4	9.9	11.5
รายได้จากบริการเสริม ⁽¹²⁾ (ล้านบาท).....	893.0	1,686.7	2,627.2
รายได้จากบริการเสริมต่อผู้โดยสาร (บาท).....	179	296	383
ปริมาณการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง (บาร์เรล)	1,217,727	1,346,476	1,600,942
ราคาเฉลี่ยของน้ำมันเชื้อเพลิง ⁽¹³⁾ (ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อบาร์เรล).....	68.0	88.3	124.0
ประสิทธิภาพในการตรงต่อเวลา (ร้อยละ) ⁽¹⁴⁾	89	88	84

- 1) หมายถึงจำนวนผู้โดยสารเทียบเป็นสัดส่วนกับปริมาณที่นั่ง ซึ่งเป็นจำนวนที่นั่งผู้โดยสารที่มีอยู่ (180 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และ 148 ที่นั่งสำหรับเครื่องบินโบอิง 737-300) บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเปลี่ยนมาใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ในเดือนตุลาคม 2550
- 2) ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (Available Seat Kilometer) คือ จำนวนที่นั่งบนเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 3) ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (Revenue Passenger Kilometers) คือจำนวนบรรทุกผู้โดยสารที่จ่ายค่าโดยสารของเที่ยวบินแบบประจำ คูณด้วยจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินบนที่นั่งเหล่านั้น
- 4) จำนวนโดยนํารายได้ค่าโดยสาร ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หารด้วยผู้โดยสาร
- 5) จำนวนโดยนํารายได้หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 6) จำนวนโดยนํารวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 7) จำนวนโดยนํารวมของต้นทุนจากการดำเนินงาน ค่าใช้จ่ายในการขาย ค่าใช้จ่ายในการบริหาร และค่าตอบแทนผู้บริหาร ของบจ. ไทยแอร์เอเชีย (แต่ไม่รวมต้นทุนทางการเงิน) หารด้วยค่าน้ำมันเชื้อเพลิง หารด้วยปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร
- 8) เทียบจากอัตราแลกเปลี่ยน 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 33.37 บาท ในปี 2552 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 30.15 บาท ในปี 2553 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 31.69 บาท ในปี 2554 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 32.37 บาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2554 และ 1.00 ดอลลาร์สหรัฐฯ = 30.84 บาท ในงวดสามเดือนสิ้นสุด ณ วันที่ 31 มีนาคม 2555
- 9) ค่าเฉลี่ย ณ ตอนสิ้นสุดของช่วงเวลาที่จะดูไว้
- 10) หมายถึงจำนวนกิโลเมตรที่ทำการบินเฉลี่ยต่อเที่ยวบิน
- 11) หมายถึงจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเฉลี่ยต่อลำในช่วงระยะเวลาที่เกี่ยวข้อง โดยจำนวนชั่วโมงปฏิบัติการบินเริ่มนับตั้งแต่ช่วงขณะที่เครื่องบินเคลื่อนที่ ณ สนามบินหนึ่ง ถึงเครื่องบินหยุดนิ่ง ณ สนามบินอีกแห่งหนึ่ง
- 12) ประกอบด้วยรายได้ที่เกี่ยวข้องกับค่าบริการด้านสัมภาระ ค่าธรรมเนียมสัมภาระเกินขนาด ค่าธรรมเนียมการเลือกที่นั่ง การขายอาหารและเครื่องดื่มบนเครื่องบิน ค่าธรรมเนียมการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต ค่าระวางขนส่ง การขายสินค้าบนเครื่องบิน และค่าธรรมเนียมการยกเลิกเที่ยวบินและการจัดทำเอกสาร
- 13) จำนวนโดยใช้น้ำมันเชื้อเพลิงของน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน (Jet Kerosene) สำหรับช่วงเวลาที่จะดูไว้ (ราคาเฉลี่ยอ้างอิงของ Platt ที่สิงคโปร์ MOPS)
- 14) เที่ยวบินจะถือว่า "ตรงเวลา" เมื่อเครื่องบินออกเดินทางไม่เกินกว่า 15 นาทีของเวลาออกเดินทางตาม กำหนดการ

3.1.1.1 เครือข่ายเส้นทางบินและตารางการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินครอบคลุม 25 เมืองใน 8 ประเทศของทวีปเอเชีย โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายเส้นทางบินไปยังจุดหมายปลายทางระหว่างประเทศจำนวน 14 แห่ง และจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 11 แห่ง พร้อมด้วยเส้นทางบินระหว่างประเทศ 18 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศ 17 เส้นทาง เครือข่ายเส้นทางบินระหว่างประเทศและภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ ปัจจุบัน มีดังนี้

หมายเหตุ: เส้นทางบินไปกลับระหว่างกรุงเทพ-ภูเก็ต (ใช้เครื่องบินจากศูนย์การบินกรุงเทพ) และเส้นทางบินไปกลับระหว่างภูเก็ต-กรุงเทพ (ใช้เครื่องบินจากศูนย์การบินภูเก็ต) นับเป็นสองเส้นทางบิน และเส้นทางบินไปกลับระหว่างกรุงเทพ-เชียงใหม่ (ใช้เครื่องบินจากศูนย์การบินกรุงเทพ) และเส้นทางบินไปกลับระหว่างเชียงใหม่-กรุงเทพ (ใช้เครื่องบินจากศูนย์การบินเชียงใหม่) นับเป็นสองเส้นทางบิน



บจ. ไทยแอร์เอเชีย เน้นให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ไปยังท่าอากาศยานที่อยู่ในและใกล้เคียงกับบริเวณที่มีประชากรหนาแน่นและจุดหมายปลายทางในการท่องเที่ยว ซึ่งโดยปกติอยู่ในรัศมีไม่เกิน 3,500 กิโลเมตร และระยะเวลาของเที่ยวบินไม่เกิน 4 ชั่วโมงจากศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเส้นทางบิน แบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) โดยผู้โดยสารไม่ต้องต่อเครื่อง ส่งผลให้เครื่องบินสามารถออกเดินทางได้ทันทีเมื่อมีความพร้อม โดยไม่เกิดความล่าช้าจากการต่อเครื่องในกรณีเที่ยวบินขาเข้าซึ่งบรรทุกผู้โดยสารที่ต้องต่อเครื่องล่าช้า อย่างไรก็ตาม ในบางครั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจให้บริการเที่ยวบินที่ต้องมีการต่อเครื่องไปยังจุดหมายปลายทางบางจุดที่ให้บริการ โดยสายการบินอื่นๆ ในกลุ่มแอร์เอเชีย เช่น เส้นทางบินระยะกลาง และเส้นทางบินระยะไกลของ AirAsia X ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะไม่จัดเที่ยวบินที่จะต้องจอดเครื่องบินค้างคืนที่ท่าอากาศยาน (ยกเว้นการจอดเครื่องบินค้างคืนในท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย) ซึ่งจะช่วยประหยัดค่าใช้จ่าย เนื่องจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่จำเป็นต้องส่งวิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (หรือทำว่าจ้างผู้ให้บริการ) ไปประจำการที่ท่าอากาศยานเหล่านี้เพื่อทำการซ่อมบำรุง หรือต้องเก็บอะไหล่เครื่องบินไว้นอกท่าอากาศยานที่เป็นศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และไม่ต้องจ่ายเบี้ยเลี้ยงหรือค่าที่พักสำหรับนักบินและลูกเรือที่พักค้างคืนในจุดหมายปลายทางที่ไม่ใช่ศูนย์ปฏิบัติการการบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเป็นสายการบินเพียงแห่งเดียวที่ให้บริการบินตรง (Non-stop) บนเส้นทางบินเชียงใหม่ – หาดใหญ่ ภูเก็ต – บาหลี ภูเก็ต – อุบลราชธานี และภูเก็ต – อุดรธานี

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นส่วนหนึ่งของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งให้บริการสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางบินระยะไกลจากฐานปฏิบัติการในมาเลเซีย อินโดนีเซีย และฟิลิปปินส์ และให้บริการสายการบินราคาประหยัดในเส้นทางบินระยะไกลจากฐานปฏิบัติการในกัวลาลัมเปอร์ มาเลเซีย ซึ่งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ประโยชน์จากการรับผู้โดยสารของสายการบินอื่นภายในกลุ่มแอร์เอเชีย หากผู้โดยสารของสายการบินเหล่านี้เดินทางผ่านเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งผู้โดยสารดังกล่าวอาจไม่ใช้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย หากไม่มีการเชื่อมโยงเครือข่ายเส้นทางการบินของสายการบินในกลุ่มแอร์เอเชีย

ตารางต่อไปนี้แสดงจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศและระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สำหรับช่วงเวลาที่จะระบุไว้

รอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม

จำนวนเที่ยวบิน	2552		2553		2554	
	เที่ยวบิน	ร้อยละ	เที่ยวบิน	ร้อยละ	เที่ยวบิน	ร้อยละ
ระหว่างประเทศ.....	16,612	42.2	17,577	42.0	20,251	42.6
ภายในประเทศ.....	22,776	57.8	24,246	58.0	27,328	57.4
รวม.....	39,388	100.0	41,823	100.0	47,579	100.0

สายการบินต้องได้รับสิทธิการบินเพื่อดำเนินการบริการขนส่งผู้โดยสารภายในประเทศและระหว่างประเทศ และต้องได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ซึ่งกำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของท่าอากาศยาน และความสามารถในการลงจอดหรือบินขึ้นของผู้ขนส่งจากสนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสิทธิการบินในเส้นทางบินทุกสายที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินการในปัจจุบัน รวมถึงเส้นทางบินใหม่ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มขายบัตรโดยสาร ณ วันที่ของเอกสารฉบับนี้ อย่างไรก็ตาม สิทธิการบินในประเทศใดๆ ที่ให้แก่สายการบินต่างๆ อาจถูกเพิกถอนโดยรัฐบาลของประเทศนั้น ทั้งนี้ กำหนดเวลาการใช้ท่าอากาศยาน (โดยเฉพาะอย่างยิ่งในประเทศจีน) อาจส่งผลกระทบต่อความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางเดิมและการเปิดให้บริการเส้นทางการบินใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องได้รับอนุมัติจากกระทรวงคมนาคมในการเปิดให้บริการเส้นทางบินภายในประเทศสายใหม่ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยื่นขออนุญาตผ่านกรมการบินพลเรือน นอกจากนี้ ในการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศที่มีอยู่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำเป็นต้องได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนเช่นกัน ในส่วนของเส้นทางบินระหว่างประเทศนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องยื่นขออนุญาตต่อกรมการบินพลเรือนเพื่อขอเป็นสายการบินไทยภายใต้ข้อตกลงแบบทวิภาคีที่เกี่ยวข้องระหว่างรัฐบาลไทยกับรัฐบาลต่างประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสงค์จะเปิดให้บริการเส้นทางบิน ก่อนที่จะยื่นขออนุญาตกับหน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลในประเทศดังกล่าว นอกจากนี้ ปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) มีเป้าหมายที่จะจัดตั้งประชาคมอาเซียนที่สมบูรณ์ โดยมุ่งเน้นให้ความสำคัญกับการเดินทางทางอากาศและการท่องเที่ยว ทั้งนี้ ความตกลงพหุภาคีอาเซียนว่าด้วยบริการเดินอากาศ (ASEAN Multilateral Agreement on Air Services) มีการคาดหมายว่าประเทศสมาชิกอาเซียนจะเข้าทำพิธีสารระหว่างกัน เพื่อดำเนินการ “เปิดน่านฟ้าเสรี” ซึ่งครอบคลุมเที่ยวบินทั้งหมดระหว่างเมืองหลวงทุกแห่งในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งสอดคล้องกับปฏิญญาว่าด้วยความร่วมมือในอาเซียน ฉบับที่ 2 (Bali Concord II) โดยจะมีผลบังคับใช้ภายในปี 2558

ประเทศไทยได้ลงนามข้อตกลง “เปิดน่านฟ้าเสรี” กับประเทศที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการให้บริการเที่ยวบินไปถึง ดังนี้ สิงคโปร์ จีน (ซึ่งรวมถึงมาเก๊าและฮ่องกง) เวียดนาม มาเลเซีย พม่า และศรีลังกา

ในการพิจารณาเปิดให้บริการเส้นทางบินใหม่ในเครือข่ายเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ เช่น ศักยภาพในการเพิ่มอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (Load factor) ความหนาแน่นของประชากรและอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ดันทางและจุดหมายปลายทาง ภาวะการแข่งขันทั้งในปัจจุบันและในอนาคต ค่าธรรมเนียมท่าอากาศยาน สิทธิการบิน และระยะทางบิน ซึ่งกระบวนการพิจารณาการเปิดเส้นทางบินใหม่โดยปกติใช้เวลา 3 เดือน และเส้นทางบินใหม่จะได้รับการอนุมัติโดยคณะกรรมการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการพิจารณาอนุมัติงบประมาณของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยหากเส้นทางบินใหม่ไม่สามารถทำกำไรได้หลังจากช่วงทดลองดำเนินการระหว่าง 6-8 เดือน บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะลดจำนวนเส้นทางบินหรือยกเลิกเส้นทางบิน

ปัจจุบันนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประกอบกิจการโดยมีศูนย์ปฏิบัติการการบิน 3 แห่งในประเทศไทย ได้แก่ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตในจังหวัดภูเก็ต และท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ในจังหวัดเชียงใหม่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะตั้งศูนย์ปฏิบัติการการบินแห่งใหม่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ในจังหวัดสงขลาภายในปี 2556 และที่ท่าอากาศยานนานาชาติอุดรธานีในจังหวัดอุดรธานีภายในปี 2557

กรุงเทพฯ

ศูนย์ปฏิบัติการการบินหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ซึ่งตั้งอยู่ที่ตำบลบางพลีในจังหวัดสมุทรปราการ ห่างจากกรุงเทพฯ ไปทางตะวันออกเฉียงประมาณ 25 กิโลเมตร และเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่ที่สุดและมีปริมาณเครื่องบินเข้าออกและจำนวนผู้โดยสารสูงที่สุดของประเทศไทย ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 1 หลังและอาคารเทียบเครื่องบิน 7 หลัง บริษัทได้รับการร้องขอจากบริษัทท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) ให้เคลื่อนย้ายการดำเนินงานบางส่วนหรือทั้งหมดในกรุงเทพฯ ไปที่ท่าอากาศยานดอนเมือง บริษัทกำลังพิจารณาและประเมินค่าของดังกล่าว แต่ยังไม่ได้ทำการตัดสินใจในเรื่องนี้แต่อย่างใด

แผนที่เส้นทางบินซึ่งแสดงเครือข่ายแบบไม่มีการเชื่อมต่อ (Point-to-point) ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ประจำการอยู่ในท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่ใช้ดำเนินการจำนวน 18 ลำ และเครื่องบินสำรองจำนวน 1 ลำ โดยให้บริการเที่ยวบิน 259 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศ 10 แห่ง และให้บริการเที่ยวบิน 182 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ (รวมถึงเที่ยวบินจากกรุงเทพ-ภูเก็ตที่บินต่อไปยังสิงคโปร์) ไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ 14 แห่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเพิ่มจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศเป็น 336 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเพิ่มจำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศเป็น 229 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งรวมถึงเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางใหม่ในประเทศอินเดีย (เจนไน) ภายในสิ้นปี 2555

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตารางการบินในปัจจุบันและตารางการบินสำหรับเส้นทางบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบินหรือเปิดเส้นทางใหม่ หรือยกเลิกบางเส้นทางบินจากกรุงเทพฯ ภายในสิ้นปี 2555 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้ (จำนวนเที่ยวบินที่สามารถให้บริการได้จริง ขึ้นอยู่กับการได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอนาคต)

จากกรุงเทพฯ ไปยัง	ตารางการบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554		ตารางการบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์	วันที่คาดว่าจะเริ่มและ/หรือเพิ่มการให้บริการ ⁽¹⁾ หรือยกเลิกการให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นหรือ (ยกเลิก)ต่อสัปดาห์
ระหว่างประเทศ:				
สิงคโปร์.....	16 กุมภาพันธ์ 2547	28	กุมภาพันธ์ 2555 / กันยายน 2555 ⁽²⁾	14
ภูเก็ตและไปถึงสิงคโปร์ ⁽³⁾	31 ตุลาคม 2550	7	-	-
กัวลาลัมเปอร์.....	16 มิถุนายน 2547	21	-	-
ปีนัง.....	16 มิถุนายน 2547	7	-	-
มาเก๊า.....	5 กรกฎาคม 2547	28	พฤศจิกายน 2555	14
ฮานอย.....	17 ตุลาคม 2548	7	-	-
พนมเปญ.....	1 พฤศจิกายน 2548	7	-	-
ย่างกุ้ง.....	16 สิงหาคม 2549	14	กรกฎาคม 2555	(7)
เซินเจิ้น.....	15 กรกฎาคม 2550	7	-	-
นครโฮจิมินห์.....	4 เมษายน 2551	14	-	-
ฮ่องกง.....	26 ตุลาคม 2551	14	-	-
บาห์ลี.....	20 มกราคม 2552	7	-	-
กวางโจว.....	20 มกราคม 2552	7	-	-
โกลกกาตา.....	1 ธันวาคม 2553	7	-	-
นิวเดลี.....	1 ธันวาคม 2553	7	มีนาคม 2555	(7)
โคลัมโบ.....	-	-	มีนาคม 2555	7 ⁽⁸⁾
เซินไน.....	-	-	มีนาคม 2555	5
จงซิ่ง.....	-	-	มีนาคม 2555	7
ชานไฮว.....	-	-	ตุลาคม 2555	7
เฉิงตู.....	-	-	พฤศจิกายน 2555	7
รวม.....		182		47
ภายในประเทศ				
ภูเก็ต.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	56 ⁽⁴⁾	กรกฎาคม 2555 / ตุลาคม 2555 ⁽⁵⁾	14
หาดใหญ่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	42	มีนาคม 2555	7
เชียงใหม่.....	3 กุมภาพันธ์ 2547	42 ⁽⁶⁾	กุมภาพันธ์ 2555/ พฤศจิกายน 2555 ⁽⁷⁾	14
เชียงใหม่.....	28 มีนาคม 2547	21	ตุลาคม 2555	7
อุดรธานี.....	7 เมษายน 2547	21	-	-
อุบลราชธานี.....	16 มิถุนายน 2547	14	-	-
นครราชสีมา.....	9 กุมภาพันธ์ 2548	7	-	-
กระบี่.....	22 กุมภาพันธ์ 2549	28	ตุลาคม 2555	7
สุราษฎร์ธานี.....	1 เมษายน 2549	14	กันยายน 2555	7
นครศรีธรรมราช.....	19 พฤศจิกายน 2551	14	กันยายน 2555	7
ศรีสะเกษ.....	-	-	มกราคม 2555	7
นครพนม.....	-	-	กุมภาพันธ์ 2555	7
รวม.....		259		77
รวมทั้งสิ้น.....		441		117

- (1) อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
- (2) เที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนกุมภาพันธ์ 2555 และเที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนกันยายน 2555
- (3) บจ. ไทยแอร์เอเชียไม่ได้ขายบัตรโดยสารไปกลับจากกรุงเทพฯ ถึงสิงคโปร์ และมีแผนจะขายบัตรโดยสารจากกรุงเทพฯ ถึงภูเก็ต ภูเก็ตถึงสิงคโปร์ สิงคโปร์ถึงภูเก็ต และภูเก็ตถึงกรุงเทพฯ
- (4) รวมเที่ยวบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ บนเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – ภูเก็ต – สิงคโปร์ (ดูหมายเหตุ 3) แต่ไม่รวม 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์บนเส้นทางบิน ภูเก็ต – กรุงเทพฯ ตามตารางภายใต้หัวข้อ “ภูเก็ต” ข้างล่างนี้ ทั้งนี้ รวมเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ – ภูเก็ต เป็นจำนวน 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยใช้เครื่องบินที่มีฐานประจำการที่กรุงเทพฯ (49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และภูเก็ต (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)
- (5) เที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนกรกฎาคม 2555 และเที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนตุลาคม 2555
- (6) ไม่รวม 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์บนเส้นทางบิน เชียงใหม่ – กรุงเทพฯ ตามตารางภายใต้หัวข้อ “เชียงใหม่” ข้างล่างนี้ ทั้งนี้ รวมเส้นทางบินไปกลับกรุงเทพฯ – เชียงใหม่ เป็นจำนวน 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยใช้เครื่องบินที่มีฐานประจำการที่กรุงเทพฯ (42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และเชียงใหม่ (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)
- (7) เที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนกุมภาพันธ์ 2555 และเที่ยวบินเพิ่มเติมอีก 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ นับจากเดือนพฤศจิกายน 2555
- (8) จากผลการดำเนินงานในปัจจุบันของเส้นทางบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนที่จะลดจำนวนเที่ยวบินเหลือ 3 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยยังไม่ได้กำหนดวันที่แน่นอน

ภูเก็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มดำเนินการศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติภูเก็ตในเดือนพฤศจิกายน 2552 โดยทำอากาศยานนานาชาติภูเก็ตเป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่เป็นอันดับสองของประเทศไทยและมีปริมาณเครื่องบินเข้าออกและจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเป็นอันดับสอง รองจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ตตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองภูเก็ตประมาณ 32 กิโลเมตร โดยภายในท่าอากาศยานประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง ซึ่งให้บริการเที่ยวบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ

แผนที่เส้นทางบินที่แสดงเครือข่ายระหว่างจุดต้นทางและจุดหมายปลายทางของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากศูนย์ปฏิบัติการการบิน ที่ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ประจำการอยู่ในท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 2 ลำ โดยให้บริการเที่ยวบิน 31 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศ 4 แห่ง (รวมถึงกรุงเทพ) และดำเนินการเที่ยวบิน 11 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ 2 แห่ง

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตารางการบินในปัจจุบันจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีแผนการเพิ่มหรือลดเที่ยวบินสำหรับเส้นทางในปัจจุบันหรือเพิ่มเส้นทางบินใหม่

ตารางบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

จากภูเก็ดยัง:	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์
ระหว่างประเทศ⁽¹⁾:		
ฮ่องกง.....	15 พฤศจิกายน 2552	7
บาหลี.....	17 ธันวาคม 2553	4
รวม.....		11
ภายในประเทศ:		
กรุงเทพฯ ⁽²⁾	15 พฤศจิกายน 2552	7
เชียงใหม่.....	3 ธันวาคม 2552	14
อุดรธานี.....	21 ธันวาคม 2552	7
อุบลราชธานี.....	12 ตุลาคม 2553	3
รวม.....		31
รวมทั้งสิ้น.....		42

(1) โปรดพิจารณาหัวข้อ “กรุงเทพฯ” ข้างต้นเกี่ยวกับรายละเอียดของเที่ยวบินจากภูเก็ตถึงสิงคโปร์

(2) ไม่รวม 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์บนเส้นทางบิน กรุงเทพฯ – ภูเก็ต – สิงคโปร์ (โปรดดูหมายเหตุ 3 ภายใต้หัวข้อ “กรุงเทพฯ” ข้างต้นนี้) และไม่รวมถึง 49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์บนเส้นทางบินกรุงเทพฯ – ภูเก็ต ในตารางภายใต้หัวข้อ “กรุงเทพฯ” ข้างต้น เที่ยวบินไปกลับ กรุงเทพฯ - ภูเก็ตรวมทั้งหมดเป็นจำนวน 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยใช้เครื่องบินที่มีฐานประจำการที่กรุงเทพฯ (49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และภูเก็ต (7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์)

เชียงใหม่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มการให้บริการเส้นทางบินจากศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ในเดือนมกราคม 2554 โดยทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่เป็นท่าอากาศยานที่ใหญ่เป็นอันดับสามของประเทศไทยและมีปริมาณเครื่องบินเข้าออกและจำนวนผู้โดยสารสูงสุดเป็นอันดับสามของประเทศไทย ทั้งนี้ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองเชียงใหม่ประมาณ 4 กิโลเมตร โดยภายในท่าอากาศยานประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง ซึ่งให้บริการเที่ยวบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ

แผนที่เส้นทางบินที่แสดงเครือข่ายระหว่างจุดต้นทางและจุดหมายปลายทางของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จากศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ มีรายละเอียดดังต่อไปนี้



ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ประจำการอยู่ในท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 1 ลำ โดยให้บริการเที่ยวบิน 14 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังหาดใหญ่และกรุงเทพฯ และให้บริการเที่ยวบิน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ไปยังสิงคโปร์จากท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปิดเส้นทางบิน โดยมีจุดหมายปลายทางใหม่ที่จังหวัดอุบลราชธานีในเดือนพฤศจิกายน 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชียมีแผนที่จะยกเลิกเที่ยวบินที่ไปยังสิงคโปร์จำนวน 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ และเปิดเส้นทางบินใหม่ไปยังมาเก๊า 7 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ภายในสิ้นเดือนมีนาคม 2555

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 ตารางเวลาเที่ยวบินในปัจจุบันและตารางเวลาเที่ยวบินสำหรับเส้นทางบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเพิ่มหรือลดจำนวนเที่ยวบินจากท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ หรือเปิดเส้นทางใหม่หรือยกเลิกเส้นทางบินภายในสิ้นปี 2555 มีรายละเอียดโดยสรุปดังต่อไปนี้ (จำนวนเที่ยวบินที่สามารถให้บริการได้จริงขึ้นอยู่กับที่ได้รับอนุญาตจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในอนาคต)

จากเชียงใหม่ไปยัง:	ตารางบิน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554		ตารางบินตามที่วางแผนไว้ ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554	
	วันที่เริ่มให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์	วันที่คาดว่าจะเริ่มและ/หรือเพิ่มให้บริการ ⁽¹⁾ หรือยกเลิกการให้บริการ	จำนวนเที่ยวบินไปกลับที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้น / (ยกเลิก) ต่อสัปดาห์
ระหว่างประเทศ:				
สิงคโปร์.....	24 มกราคม 2554	7	พฤษภาคม 2555	(7)
มาเก๊า.....	-	-	พฤษภาคม 2555	7
รวม.....		7		-
ภายในประเทศ:				
กรุงเทพฯ ⁽²⁾	24 มกราคม 2554	4	มิถุนายน 2555	(4)
หาดใหญ่.....	24 มกราคม 2554	7	-	-
อุบลราชธานี.....	16 พฤศจิกายน 2554	3	มิถุนายน 2555	4
รวม.....		14		-
รวมทั้งสิ้น.....		21		-

- (1) อาจมีการเปลี่ยนแปลงได้ ขึ้นอยู่กับการอนุญาตจากหน่วยงานรัฐบาลที่เกี่ยวข้อง
- (2) ไม่รวม 42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์บนเส้นทางบิน กรุงเทพฯ - เชียงใหม่ ภายใต้หัวข้อ “กรุงเทพฯ” ข้างต้น ทั้งนี้ รวมเส้นทางบินไปกลับ กรุงเทพฯ - เชียงใหม่เป็นจำนวน 46 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ โดยใช้เครื่องบินที่มีฐานประจำการที่กรุงเทพฯ (42 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) และเชียงใหม่ (4 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) ทั้งนี้ เที่ยวบินทั้งหมดจากเชียงใหม่ถึงกรุงเทพฯจะดำเนินการ โดยใช้เครื่องบินที่มีฐานประจำการที่กรุงเทพฯ (49 เที่ยวบินต่อสัปดาห์) โดยมีผลตั้งแต่วันที่ 1 เมษายน 2555 และ 56 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ มีผลตั้งแต่วันที่ 1 พฤศจิกายน 2555 (โปรดดูตารางภายใต้หัวข้อ “กรุงเทพฯ” ข้างต้น)

แผนการเปิดศูนย์ปฏิบัติการการบินที่หาดใหญ่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเริ่มดำเนินการให้บริการเส้นทางบินจากศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ภายในปี 2556 ทั้งนี้ ทำอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่ตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองหาดใหญ่ในจังหวัดสงขลาประมาณ 8 กิโลเมตร ทำอากาศยานประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง ซึ่งให้บริการเที่ยวบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนนำเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ไปประจำการที่ทำอากาศยานนานาชาติหาดใหญ่จำนวน 1 ลำ

แผนการเปิดศูนย์ปฏิบัติการการบินที่อุดรธานี

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีแผนจะเริ่มดำเนินการให้บริการเส้นทางบินจากศูนย์ปฏิบัติการการบินที่ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี จังหวัดอุดรธานี ภายในปี 2557 ทั้งนี้ ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีตั้งอยู่ห่างจากใจกลางเมืองอุดรธานีประมาณ 5 กิโลเมตร ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานีประกอบด้วยอาคารผู้โดยสาร 1 หลัง ซึ่งให้บริการเที่ยวบินทั้งระหว่างประเทศและภายในประเทศ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนจะนำเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ไปประจำการที่ทำอากาศยานนานาชาติอุดรธานี 1 ลำ

3.1.1.2 เครือข่ายของกลุ่มแอร์เอเชีย

นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย แล้ว ลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถใช้บริการเดินทางในเครือข่ายเส้นทางบินของ AAB IAA ซึ่งเมื่อรวมกับของ บจ. ไทยแอร์เอเชียแล้วจะครอบคลุมจุดหมายปลายทางจำนวน 68 แห่ง ใน 15 ประเทศ เป็นเส้นทางบินในต่างประเทศจำนวน 82 เส้นทาง และเส้นทางบินภายในประเทศจำนวน 59 เส้นทาง แผนที่ด้านล่างนี้แสดงเครือข่ายเส้นทางบินระหว่างจุดต้นทางและจุดหมายปลายทางของกลุ่มแอร์เอเชีย ณ ปัจจุบัน



3.1.2 บริการเสริม (Ancillary Services)

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเสริมที่หลากหลายและได้รับรายได้จากการจัดหาสินค้าและบริการเพิ่มเติมที่เกี่ยวข้องกับการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศซึ่งเป็นบริการหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บริการเสริมดังกล่าวรวมถึง บริการเสริมพิเศษ บริการบนเครื่องบิน และสินค้าและบริการอื่นๆ ทั้งนี้ รายได้จากรบริการเสริมมีสัดส่วนที่เพิ่มขึ้นในปีที่ผ่านมา โดยคิดเป็นสัดส่วน ร้อยละ 9.6 ร้อยละ 13.9 และร้อยละ 16.3 ของรายได้จากการขายและให้บริการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

บริการเสริมพิเศษและค่าธรรมเนียม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอสินค้าและบริการเพิ่มเติมให้แก่ผู้โดยสาร ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ได้แก่

- **การลงทะเบียนสัมภาระ (Check-in luggage):** อัตราค่าธรรมเนียมจะขึ้นอยู่กับน้ำหนักของสัมภาระที่ต้องลงทะเบียน และเวลาในการแจ้งความจำนงในการลงทะเบียนสัมภาระของผู้โดยสาร โดยอัตราค่าบริการด้านสัมภาระที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เรียกเก็บ ณ ปัจจุบัน ในกรณีที่ผู้โดยสารลงทะเบียนสัมภาระล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง หากสัมภาระมีน้ำหนักไม่เกิน 15 กิโลกรัม คิดค่าธรรมเนียมขั้นต่ำที่ 370 บาทสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 270 บาทสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ แต่หากสัมภาระมีน้ำหนักมากกว่า 15 กิโลกรัมแต่ไม่เกิน 30 กิโลกรัม อัตราค่าธรรมเนียมจะเพิ่มขึ้นเป็นสัดส่วนตามน้ำหนักสัมภาระ โดยกรณีที่สัมภาระมีน้ำหนัก 30 กิโลกรัม คิดค่าธรรมเนียม 630 บาทสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 500 บาทสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ส่วนในกรณีที่ผู้โดยสารแจ้งความจำนงลงทะเบียนสัมภาระเมื่อทำการเช็คอิน หากสัมภาระมีน้ำหนักไม่เกิน 15 กิโลกรัม คิดค่าธรรมเนียมแบบเหมาที่ 530 บาทสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 480 บาทสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ แต่หากสัมภาระมีน้ำหนักเกิน 30 กิโลกรัม ในกรณีลงทะเบียนสัมภาระล่วงหน้า หรือเกิน 15 กิโลกรัม ในกรณีเช็คอิน ณ จุดเช็คอิน ต้องจ่ายค่าธรรมเนียมส่วนเพิ่มตามน้ำหนักที่เกิน โดยคิดในอัตรา 450 บาทต่อกิโลกรัมสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 350 บาทต่อกิโลกรัมสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ

- **การเลือกที่นั่ง:** ผู้โดยสารสามารถเลือกที่นั่งบนเที่ยวบินตามที่ต้องการได้โดยชำระค่าธรรมเนียมในการเลือกที่นั่ง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มให้บริการนี้ตั้งแต่ปี 2552 โดยอัตราค่าธรรมเนียม ณ ปัจจุบันคือ 350 บาทสำหรับการเลือก “ที่นั่งถูกใจ (Hot Seat)” (ซึ่งปกติแล้วจะเป็นที่นั่งบริเวณแถวทางออกฉุกเฉิน และที่นั่ง 5 แถวแรกของเครื่องบิน) และ 65 บาทสำหรับที่นั่งอื่นๆ ทั้งนี้ บริการเลือกที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้ามาทดแทนบริการขึ้นเครื่องก่อน ซึ่งเริ่มในเมื่อปี 2551 โดยเก็บค่าธรรมเนียม 200 บาทสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 100 บาทสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ
- **ค่าธรรมเนียมอุปกรณ์กีฬา:** ผู้โดยสารมีสิทธินำอุปกรณ์กีฬาขึ้นเครื่องบิน เช่น ไม้กอล์ฟ ถุงอุปกรณ์ดำน้ำ กระดานโต้คลื่น หรืออุปกรณ์กีฬาขนาดใหญ่กว่าปกติอื่นๆ ซึ่งมีน้ำหนักไม่เกิน 20 กิโลกรัม นอกเหนือจากสัมภาระที่ลงทะเบียน โดยคิดค่าธรรมเนียม 750 บาททั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ
- **การสำรองที่นั่งและการเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่ง:** ผู้โดยสารซึ่งทำการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารประจำท่าอากาศยาน และเคาน์เตอร์จำหน่ายของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่ เทสโก้ โลตัส ต้องเสียค่าธรรมเนียมบริการสำรองที่นั่งในอัตรา 210 บาทต่อที่นั่ง ทั้งนี้ ผู้โดยสารอาจทำการสำรองที่นั่งใหม่เปลี่ยนแปลงชื่อ และเปลี่ยนแปลงกำหนดเดินทางไม่น้อยกว่า 48 ชั่วโมงก่อนเวลาออกเดินทางของเที่ยวบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเก็บค่าธรรมเนียมในการดำเนินการเพิ่มเติม
- **ค่าธรรมเนียมการชำระเงินด้วยบัตรเครดิต:** ในปี 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมการชำระเงินด้วยบัตรเครดิตจากผู้โดยสารที่ชำระค่าบัตรโดยสารด้วยบัตรเครดิต ในอัตรา 50 บาทต่อที่นั่ง ก่อนวันที่ 25 มิถุนายน 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บค่าธรรมเนียมการจัดการในอัตรา 225 บาทต่อที่นั่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ และ 50 บาทต่อที่นั่งสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ และเก็บค่าธรรมเนียมประกันภัยเพื่อให้ครอบคลุมต้นทุนการประกันภัยบางส่วน ในอัตรา 50 บาทต่อที่นั่งทั้งเที่ยวบินระหว่างประเทศและภายในประเทศ

บริการบนเครื่องบิน

บริการบนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ การขายเครื่องดื่ม อาหาร และสินค้าบนเครื่องบิน การสั่งจองอาหารล่วงหน้าขณะที่ทำการสำรองที่นั่ง จะได้รับส่วนลดร้อยละ 15 จากราคาอาหารที่จำหน่ายบนเครื่องบิน และจะได้รับน้ำแอร์อิกันทนทานการ 1 แก้ว สำหรับเที่ยวบินที่ใช้เวลาเดินทางไม่เกิน 75 นาทีนั้น ผู้โดยสารสามารถจองอาหารจานร้อนล่วงหน้าได้ทางออนไลน์เท่านั้น โดยจะไม่มีจำหน่ายบนเครื่องบิน เพื่อประกันคุณภาพของการให้บริการบนเครื่องบิน

นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังจำหน่ายสินค้า ซึ่งรวมถึงของที่ระลึก (เช่น เครื่องบินจำลองและเสื้อยืดลายกราฟฟิก) อุปกรณ์ในการเดินทาง (เช่น ที่ชาร์จโทรศัพท์และหูฟัง) สินค้าตามฤดูกาลหรือเทศกาล สิ่งจำเป็นสำหรับการเดินทาง (เช่น แม่กุญแจล็อกสัมภาระ และหมอนกับชุดเครื่องนอน) ตั้งแต่เดือนธันวาคม 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มขายสินค้าปลอดภาษีบนเครื่องบินสำหรับเส้นทางการบินระหว่างประเทศผ่าน คิง พาวเวอร์ อินเตอร์เนชั่นแนล ซึ่งสามารถซื้อได้โดยใช้เงินสดหรือบัตรเครดิต

บัตรเครดิตร่วมแอร์เอเชีย-กสิกรไทย

เมื่อวันที่ 2 ธันวาคม 2552 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาบัตรเครดิตแอร์เอเชีย-กสิกรไทย กับ บมจ. ธนาคารกสิกรไทย (“ธนาคารกสิกรไทย”) ซึ่ง ธนาคารกสิกรไทย ตกลงที่จะออกบัตรเครดิตแบบคลาสสิกและแพลตตินั่มแก่ลูกค้าโดยใช้ชื่อทางการค้าร่วมกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยมีโลโก้ของแอร์เอเชียปรากฏอยู่บนบัตรเครดิต รายได้ทั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับจากธนาคารกสิกรไทยในการเป็นพันธมิตรนี้ ประกอบด้วยค่าธรรมเนียมสำหรับลูกค้าใหม่ และค่าธรรมเนียมตามมูลค่าลูกหนี้บัตร

เครดิต ค่าธรรมเนียมรายปีที่เรียกเก็บจากลูกค้าบัตรเครดิต และยอดค่าใช้จ่ายรวมของลูกค้าผ่านบัตรเครดิตดังกล่าว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตกลงที่จะไม่บอกเลิกสัญญาดังกล่าวก่อนวันที่ 28 พฤษภาคม 2555 และสัญญาจะสิ้นสุดลงใน วันที่ 28 พฤษภาคม 2557 ทั้งนี้ ผู้ถือบัตรเครดิตร่วมแอร์เอเชีย-กสิกรไทย มีสิทธิได้สำรองที่นั่งก่อนในเที่ยวบินราคาพิเศษของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้รับสิทธิพิเศษจากการใช้บริการร้านอาหารและโรงแรมทั่วโลก รวมถึงได้รับความช่วยเหลือในการเดินทางและการประกันภัยอุบัติเหตุ และสิทธิพิเศษหรือส่วนลดอื่น ๆ ทั่วโลกผ่านการส่งเสริมการตลาดของธนาคารกสิกรไทย

บัญชีออมทรัพย์ซีไอเอ็มบี

เมื่อวันที่ 1 เมษายน 2553 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เข้าทำสัญญาโครงการเงินฝากออมทรัพย์ซีไอเอ็มบี ไทยแอร์เอเชีย กับ บมจ. ธนาคารซีไอเอ็มบี ไทย (“ธนาคารซีไอเอ็มบีไทย”) ซึ่ง ธนาคารซีไอเอ็มบีไทย ตกลงที่จะให้บริการเปิดบัญชีออมทรัพย์ ออนไลน์แก่ลูกค้า โดยใช้ชื่อทางการค้าร่วมกันและมีโลโก้ของแอร์เอเชีย สัญญาดังกล่าวจะสิ้นสุดลงในวันที่ 31 มีนาคม 2556 และจะมีการต่ออายุสัญญาโดยอัตโนมัติ เว้นแต่จะมีการบอกเลิกสัญญาภายใต้ข้อกำหนดที่ระบุในสัญญา ทั้งนี้ ผู้ถือบัญชีเงิน ฝากดังกล่าวจะได้รับอัตราดอกเบี้ยสูงกว่าบัญชีออมทรัพย์ปกติ และในบางกรณี อาจได้รับเงินคืนเป็นเงินสดเข้าบัญชีออมทรัพย์ ดังกล่าว รวมถึงได้มีโอกาสที่จะได้รับรางวัลเที่ยวบินฟรีและบัตรกำนัลจาก บจ. ไทยแอร์เอเชีย และได้รับยกเว้นหรือได้รับ ส่วนลดค่าธรรมเนียมการใช้เครื่องเอทีเอ็ม รายได้ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียจะได้รับจากการเป็นพันธมิตร คือจำนวนเงินตามที่ กำหนดโดยวิธีที่กำหนดในสัญญา ทั้งนี้เมื่อยอดคงเหลือในบัญชีออมทรัพย์สูงกว่ามูลค่าขั้นต่ำที่กำหนด

Go Insurance

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอความคุ้มครองตามการประกันภัยการเดินทางผ่าน บจ. กรุงไทยพานิชประกันภัย ให้แก่ ผู้โดยสารผ่านชื่อทางการค้า Go Insurance ซึ่งลูกค้าที่ใช้ Go Insurance จะได้รับความคุ้มครองจากการประกันการเสียชีวิตและการสูญเสียอวัยวะจากอุบัติเหตุ การยกเลิกเที่ยวบิน ความล่าช้าของเที่ยวบิน ความเสียหายต่อสัมภาระและผลกระทบต่อบุคคล และอื่นๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากค่าธรรมเนียมจากการใช้เว็บไซต์ของ แอร์เอเชีย เพื่อการขายกรมธรรม์ประกันภัย ดังกล่าว

การให้บริการสื่อโฆษณาบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีรายได้จากการให้บริการพื้นที่โฆษณาบนตำแหน่งต่างๆ ในเครื่องบินแต่ละลำ เช่น ช่องเก็บของ เหนือศีรษะ ถาดอาหาร พื้นที่ภายในห้องน้ำ ด้านหลังของที่นั่งแต่ละที่ และด้านหลังบัตรผ่านขึ้นเครื่อง (Boarding pass)

แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go)

แอร์เอเชีย โโก (AirAsia Go) เป็นเว็บไซต์ด้านการท่องเที่ยวของบริษัทในกลุ่มแอร์เอเชียที่เสนอแพ็คเกจท่องเที่ยว ซึ่งครอบคลุมถึงเที่ยวบิน โรงแรม ทัวร์ ทางเลือกในการเดินทาง และงานสำคัญต่างๆ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้ จากแอร์เอเชีย โโก เฉพาะในราคาบัตรโดยสารซึ่งได้รับจากการให้บริการเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของแพ็คเกจท่องเที่ยวเท่านั้น

พื้นที่ระวางสินค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำกัดการให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าบนเที่ยวบินแบบประจำ ซึ่งรวมถึงบริการขนส่งเอกสาร พัสดุและไปรษณีย์ เนื่องจากธุรกิจหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชียคือการให้บริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศ ดังนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงให้บริการพื้นที่ระวางสินค้าได้ต่อเมื่อมีพื้นที่ว่างเหลือบนเครื่องบินเท่านั้น

การรักษาฐานลูกค้าประจำโดยโครงการ แอร์เอเชีย บิ๊ก (Air Asia BIG Loyalty Program)

ในปี 2554 AAB ได้เริ่มดำเนินโครงการ แอร์เอเชีย บิ๊ก เพื่อใช้เป็นหนึ่งในกลยุทธ์การสร้างและรักษาฐานลูกค้าประจำ สมาชิกของโครงการนี้จะได้รับคะแนนสะสมจากการซื้อบัตรโดยสารสำหรับเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย และใช้บริการเสริมต่างๆ เช่น การลงทะเบียนสัมภาระ มีอาหาร และอุปกรณ์อำนวยความสะดวกในห้อง การเลือกที่นั่ง และ Go Insurance สมาชิกยังสามารถได้รับคะแนนสะสมจากการพักในโรงแรม แพคเกจการท่องเที่ยว การเช่ารถ และการใช้จ่ายอื่นๆ กับพันธมิตรที่หลากหลาย ซึ่งรวมถึง แอร์เอเชีย เมกะสตอร์ (AirAsia Megastore) แอร์เอเชีย โก (AirAsia Go) โรงแรมทูน (Tune Hotels) โฮเทล พร็อพเพอร์ตี้ ลิมิเต็ด (Hotel Properties Limited) เฮลท์เวย์ เมดิคอล กรุ๊ป (Healthway Medical Group) และการเช่ารถกับ Budget

คะแนนสะสมสามารถแลกใช้เต็มจำนวน หรือมีการจ่ายเงินสดเพิ่มเติม เพื่อใช้ในการเดินทางทางอากาศโดยเที่ยวบินที่ดำเนินการโดยสมาชิกของกลุ่มแอร์เอเชีย หรือแลกเปลี่ยนเป็นบัตรกำนัลแอร์เอเชีย หรือสินค้าแอร์เอเชีย หรือแพคเกจการท่องเที่ยวโดยแอร์เอเชีย โก หรือการเข้าพักโรงแรมของโรงแรมทูน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับรายได้จากการซื้อที่นั่งโดยบริษัทที่ดำเนินการโครงการ แอร์เอเชีย บิ๊ก เมื่อสมาชิกแลกเปลี่ยนคะแนนสะสมเพื่อใช้เที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จำนวนคะแนนสะสมที่ต้องใช้ในการแลกเปลี่ยนที่นั่งขึ้นอยู่กับที่นั่งที่เหลืออยู่ และจุดหมายปลายทางของเที่ยวบินที่ใช้ในการแลกเปลี่ยนคะแนนสะสม

3.2 การกำหนดราคาและการบริหารจัดการรายได้

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีโครงสร้างค่าโดยสารหลากหลายซึ่งประกอบด้วยอัตราค่าโดยสารไม่เกิน 12 ระดับ หรือ "ระดับค่าโดยสาร (Fare Bucket)" ต่อเส้นทางบิน ในการกำหนดจำนวนที่นั่งในแต่ละระดับค่าโดยสารสำหรับแต่ละเที่ยวบินในแต่ละวันเดินทางนั้น บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะพิจารณาปัจจัยต่างๆ ซึ่งรวมถึงอุปสงค์ในตลาด การแข่งขัน ผลประกอบการในอดีต และการประมาณการ โดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีนโยบายในการลดค่าโดยสารที่ได้ประกาศออกไปแล้ว และเนื่องจากที่นั่งที่มีค่าโดยสารระดับต่ำนั้นมีจำนวนจำกัด ดังนั้น ผู้โดยสารสำรองที่นั่งล่วงหน้าเร็ว ผู้โดยสารก็มีโอกาสที่จะซื้อบัตรโดยสารในราคาต่ำที่สุดตามที่ประกาศไว้ได้มากขึ้น ซึ่งโดยปกติแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะขายที่นั่งในระดับค่าโดยสารสูงสุดเมื่อใกล้ถึงวันเดินทาง ซึ่งเป็นช่วงที่ความอ่อนไหวด้านเวลาที่มีความสำคัญมากกว่าความอ่อนไหวด้านราคา อย่างไรก็ตาม ระดับค่าโดยสารของที่นั่งดังกล่าวจะอยู่ในอัตราที่ต่ำกว่าค่าโดยสารภายในประเทศที่ประกาศและเสนอโดยสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 รายได้จากค่าโดยสาร "นาที่สุดท้าย" เหล่านี้ ช่วยรักษาระดับรายได้ค่าโดยสารต่อที่นั่งของบจ. ไทยแอร์เอเชียเอาไว้

โครงสร้างราคาค่าโดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้ผู้โดยสารของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประหยัดค่าใช้จ่ายในการเดินทางได้ โดยราคาค่าโดยสารขึ้นอยู่กับช่องทางที่ผู้โดยสารใช้ในการสำรองที่นั่ง ระยะห่างระหว่างการสำรองที่นั่งล่วงหน้ากับวันที่ออกเดินทาง และระดับอุปสงค์ของที่นั่งดังกล่าว ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดค่าโดยสารทั้งหมดแบบการเดินทางเที่ยวเดียว เมื่อสำรองที่นั่งแล้วผู้โดยสารต้องชำระค่าโดยสารทันทีโดยไม่สามารถขอคืนค่าโดยสารได้ เว้นแต่ในส่วนที่เกี่ยวข้องกับภาษีสนามบินที่เกี่ยวข้อง แต่ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 48 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง (ยกเว้นในกรณีค่าโดยสารราคาพิเศษ) ได้ โดยชำระค่าธรรมเนียมการจัดการและชำระส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมอบสิทธิพิเศษแก่ลูกค้าในโครงการ GoCorporate ในการเปลี่ยนเวลาการเดินทางล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง โดยบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการจัดการ (ยกเว้นลูกค้าในโครงการ GoCorporate กลุ่มที่ได้ค่าโดยสารแบบยืดหยุ่น) และส่วนต่างของราคาค่าโดยสาร

ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนกำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศ ซึ่งกำหนดอัตราสูงสุดไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตรต่อที่นั่ง ทั้งนี้ ไม่มีมีการกำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบบริหารจัดการรายได้ระบบเดียวกับที่ใช้โดย AAB ซึ่งระบบดังกล่าวช่วยในการตรวจสอบและตัดสินใจการจัดสรรสินค้าคงคลังเป็นรายวัน โดยให้คำแนะนำเกี่ยวกับการปรับราคาโดยใช้หลักการการกำหนดราคาที่ต่ำที่สุดให้สอดคล้องกับอุปสงค์และโดยที่ยังคงสามารถดำเนินการให้มีผลกำไรได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดให้มีการประชุมทุกๆ สองสัปดาห์เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มการสำรองที่นั่ง พิจารณาเส้นทางบินที่ต้องมีการปรับเปลี่ยน และหารือเกี่ยวกับการส่งเสริมการขาย

ในขณะที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามเพิ่มรายได้ให้สูงที่สุดนั้น ด้วยโครงสร้างที่มีต้นทุนต่ำของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำให้บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถเสนอขายบัตรโดยสารในราคาโดยเฉลี่ยแล้วต่ำกว่าคู่แข่งของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินเดียวกันได้ นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังได้เสนอขายบัตรโดยสารราคาพิเศษลดลงกว่าราคาที่ต่ำอยู่แล้วของบจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นครั้งคราว เพื่อเป็นการส่งเสริมการขายบัตรโดยสารสำหรับเส้นทางการบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่า

3.3 การจำหน่ายและช่องทางการจัดจำหน่าย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก 3 ช่องทาง ได้แก่ ทางอินเทอร์เน็ต การขายตรงโดยผ่านสำนักงานขายของบจ. ไทยแอร์เอเชียและศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และการขายทางอ้อม โดยการเดินทางทั้งหมดจะดำเนินการผ่านบัตรโดยสารอิเล็กทรอนิกส์ ซึ่งช่วยลดต้นทุนที่เกี่ยวข้องกับการพิมพ์ การส่ง ไปรษณีย์ และการแก้ไขบัตรโดยสาร รวมถึงการออกบัตรโดยสารใหม่ทดแทนบัตรโดยสารที่สูญหายหรือถูกขโมย

สัดส่วนของการสำรองที่นั่งรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านแต่ละช่องทางการจัดจำหน่ายหลัก สำหรับช่วงเวลาที่ผ่านมาไว้มีดังนี้

(ร้อยละ)	รอบปีสิ้นสุด ณ วันที่ 31 ธันวาคม		
	2552	2553	2554
การขายทางอินเทอร์เน็ต	72	69	75
การขายทางตรง (Direct sales)	26	27	20
การขายทางอ้อม (Indirect sales)	2	4	5
รวม	100	100	100

การขายทางอินเทอร์เน็ต

บจ. ไทยแอร์เอเชียขายบัตรโดยสารทางอินเทอร์เน็ต ผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ซึ่งเป็นเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ในการสำรองที่นั่งทางออนไลน์นั้น จะต้องชำระเงินผ่านบัตรเครดิตหรือการหักบัญชีอัตโนมัติ ซึ่งช่วยลดความเสี่ยงด้านเครดิตและกระบวนการทางบัญชี และยังช่วยปรับปรุงกระแสเงินสดในการดำเนินงาน ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เนื่องจากธนาคารผู้ให้บริการของบจ. ไทยแอร์เอเชียจะเป็นผู้ได้รับรายได้ทั้งหมดจากการขายทางอินเทอร์เน็ต (ซึ่งรวมถึงค่าภาษีท่าอากาศยานและค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง) และนำเข้าบัญชีของบจ. ไทยแอร์เอเชียโดยตรง บจ. ไทยแอร์เอเชียส่งเสริมการสำรองที่นั่งทางอินเทอร์เน็ต โดยเสนอค่าโดยสารราคาต่ำสุด (ซึ่งรวมถึงค่าโดยสารราคาพิเศษ) ผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย ซึ่งการใช้อินเทอร์เน็ตเพื่อสำรองที่นั่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้น เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 72 ของจำนวนผู้โดยสารรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 เป็นร้อยละ 75 ในปี 2554 และบมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดว่าแนวโน้มดังกล่าวจะคงดำเนินไปอย่างต่อเนื่องในอนาคต ทั้งนี้ การสำรองที่นั่งทางออนไลน์ช่วยลดต้นทุนการดำเนินงานของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ดังนั้น การขายทางอินเทอร์เน็ตจึงเป็นช่องทางการจัดจำหน่ายที่มีต้นทุนการดำเนินงานต่ำที่สุดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเพิ่มช่องทางการจัดหารายได้ โดยเสนอบริการและสินค้าเพิ่มเติมให้แก่ลูกค้าผ่านเว็บไซต์ของกลุ่มแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ระบบการสำรองที่นั่งและจำหน่ายบัตรโดยสารร่วมกับกลุ่มแอร์เอเชีย ด้วยเหตุนี้ ผู้โดยสารไม่เพียงแต่สามารถซื้อบัตรโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการเท่านั้น แต่ยังสามารถซื้อบัตรโดยสารไปยังจุดหมายปลายทางที่ให้บริการโดยสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชียได้อีกด้วย ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับรายได้จากการขายผ่านทางเว็บไซต์ www.airasia.com ตามยอดรายได้ที่เกิดจากเที่ยวบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการ

การขายทางตรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการขายบัตรโดยสารผ่านช่องทางขายตรงที่สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยาน ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และสำหรับการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่มเท่านั้น การขายตรงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 26 ร้อยละ 27 และร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารรวม ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

สำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตร และเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีสำนักงานขาย 3 แห่ง (ในกรุงเทพฯ ภูเก็ต และเชียงใหม่ พื้นที่ละ 1 แห่ง) และเคาน์เตอร์ขายบัตรขนาดเล็ก 8 แห่ง (ในกรุงเทพฯ 5 แห่ง และในภูเก็ต เชียงใหม่ และหาดใหญ่ พื้นที่ละ 1 แห่ง) นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังขายบัตรโดยสารที่เคาน์เตอร์ขายบัตรโดยสารซึ่งตั้งอยู่ในท่าอากาศยานที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการอยู่ ซึ่งสำนักงานขาย เคาน์เตอร์ขายบัตร และเคาน์เตอร์ประจำท่าอากาศยานเหล่านี้ ช่วยอำนวยความสะดวกให้ผู้โดยสารสามารถเข้ามาสำรองที่นั่งหรือเปลี่ยนแปลงการสำรองที่นั่งด้วยตนเอง โดยสามารถชำระค่าบัตรโดยสารด้วยเงินสด บัตรเครดิต หรือบัตรเครดิต

ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ (Call Centers)

ผู้โดยสารสามารถสำรองที่นั่งบนเที่ยวบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผ่านทางโทรศัพท์ได้ เป็นเวลา 13 ชั่วโมงต่อวัน เริ่มตั้งแต่ 8.00 น. ถึง 21.00 น. ซึ่งผู้โดยสารสามารถชำระเงินจากการสำรองที่นั่งผ่านศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์โดยใช้บัตรเครดิตหรือบัตรเครดิต หรือชำระด้วยเงินสดผ่านทางสาขาของธนาคารไทยพาณิชย์ ธนาคารกรุงศรีอยุธยา และจุดบริการเคาน์เตอร์เซอร์วิสของร้านเซเว่น-อีเลฟเว่น ทั่วประเทศ

การสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้อัตราค่าโดยสารพิเศษแก่ผู้โดยสารสำหรับการสำรองที่นั่งเป็นกลุ่ม

การขายทางอ้อม

จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านการขายทางอ้อมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็น ร้อยละ 2 ร้อยละ 4 และร้อยละ 5 ของผู้โดยสารรวม ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

การสำรองที่นั่งผ่านตัวแทนจำหน่ายซึ่งเป็นบุคคลภายนอก

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่าย “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน (Sky Agents)” จำนวน 248 ราย และ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี (BSP Agents)” จำนวน 108 ราย ทั้งนี้ “ตัวแทนจำหน่ายประเภทจดทะเบียน” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือตัวแทนจำหน่ายที่จดทะเบียนกับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และคงบัญชีประเภทวางเงินล่วงหน้ากับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งใช้ในการหักบัญชีสำหรับลูกค้าที่สำรองที่นั่งผ่านตัวแทนดังกล่าว ส่วน “ตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพี” คือตัวแทนที่เป็นสมาชิกและมีวงเงินเครดิตกับสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดย IATA จะโอนจำนวนเงินที่ต้องชำระอันเกิดจากการสำรองที่นั่งโดยตัวแทนจำหน่ายประเภทบีเอสพีดังกล่าวให้แก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นรายสัปดาห์ โดยที่ตัวแทนจำหน่ายทั้งสองประเภทต้องสำรองบัตรโดยสารจากเว็บไซต์ของแอร์เอเชีย การให้บริการของตัวแทนจำหน่ายจะมี

ประโยชน์เป็นพิเศษสำหรับผู้โดยสารที่ไม่สามารถใช้อินเทอร์เน็ต หรือไม่มีบัตรเครดิต โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทห่างไกลของประเทศไทยหรือในประเทศกำลังพัฒนาอื่นๆ

การสำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เสนอโครงการ GoCorporate ให้แก่ผู้เดินทางเพื่อธุรกิจซึ่งคงบัญชีองค์กรไว้กับ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยให้บริการสำรองที่นั่งออนไลน์อย่างสะดวกสบายและให้ส่วนลดสำหรับองค์กร โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครือข่ายบัญชีองค์กร 132 บัญชี ทั้งนี้ ผู้โดยสารสามารถเปลี่ยนแปลงเที่ยวบินล่วงหน้าอย่างน้อย 2 ชั่วโมงก่อนกำหนดเดินทาง และสามารถลงทะเบียนสัมภาระได้ไม่เกิน 15 กิโลกรัมโดยไม่เสียค่าใช้จ่าย

จำนวนผู้โดยสารที่สำรองที่นั่งผ่านโครงการ GoCorporate ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คิดเป็นร้อยละ 1 ของจำนวนผู้โดยสารรวมของบจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554

3.4 การโฆษณาและการส่งเสริมการขาย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากค่าความนิยมของชื่อทางการค้าแอร์เอเชีย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับอนุญาตให้ใช้ชื่อทางการค้าดังกล่าวจาก AAB ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ดำเนินกิจกรรมทางการตลาดสร้างชื่อเสียงให้กับชื่อทางการค้าแอร์เอเชียในประเทศไทย ซึ่งโลโก้และข้อความว่า “ใครๆ ก็บินได้ (Now Everyone Can Fly)” ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย นั้นยังถึงวัตถุประสงค์ของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการเป็นสายการบินของประชาชน บจ. ไทยแอร์เอเชีย กระตุ้นอุปสงค์การเดินทางและสร้างตลาดใหม่ด้วยการเสนอราคาโดยสารในอัตราที่ต่ำกว่าราคาโดยสารของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ชื่อทางการค้าได้รับการสร้างขึ้นด้วยการโฆษณาอย่างมีชั้นเชิง การประชาสัมพันธ์ที่มีประสิทธิภาพ และการส่งเสริมการขายโดย AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย และ AAB มีข้อตกลงร่วมกัน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระค่าธรรมเนียมแก่ AAB เพื่อให้ AAB ให้บริการทางการตลาดบางประเภทแก่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดสรรงบประมาณไม่เกินร้อยละ 2 ของรายได้ต่อปี เพื่อเป็นค่าใช้จ่ายสำหรับแผนรณรงค์และโครงการทางการตลาด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเลือกสื่อโฆษณาอย่างรอบคอบ และมักจะใช้สื่อสิ่งพิมพ์ เสริมด้วยวิทยุและป้ายโฆษณาขนาดใหญ่ (Billboard) เพื่อโฆษณาค่าโดยสารราคาพิเศษ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะเสนอค่าโดยสารราคาพิเศษเป็นประจำทุกปี ซึ่งค่าโดยสารดังกล่าวเป็นราคาที่ให้ส่วนลดเพิ่มเติมจากค่าโดยสารที่ต่ำอยู่แล้ว เช่น บจ. ไทยแอร์เอเชีย มักจะดำเนินการส่งเสริมการขายประจำปี ปีละ 2 ครั้ง ในช่วงเวลาที่อุปสงค์การเดินทางอยู่ในระดับต่ำ ซึ่งค่าบัตรโดยสารทางอากาศในช่วงเวลานี้อาจต่ำจนเหลือ 0 บาท

นอกจากการส่งเสริมการขายที่ทำเป็นประจำทุกปีแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจดำเนินการส่งเสริมการขายอื่นๆ เช่น แพนส่งเสริมการขาย “บินสบายๆ ในวันดีๆ! (Fabulous Fly-Day)” ในช่วงเดือนตุลาคม 2553 โดยเสนอค่าโดยสารอัตราพิเศษในวันศุกร์ สำหรับเส้นทางบินที่ได้รับความนิยมน้อยกว่าเส้นทางบินอื่น เพื่อกระตุ้นอุปสงค์ในระยะสั้น นอกจากนี้ยังใช้การโฆษณาทางโทรทัศน์เป็นครั้งคราวเพื่อโฆษณาส่งเสริมการขายและประชาสัมพันธ์แนวคิดหลักของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่น การโฆษณาทางโทรทัศน์ชุด “100% Airbus 100% Happiness” ในปี 2553 เพื่อประชาสัมพันธ์ฝูงบินแอร์บัสใหม่ และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังเข้าไปมีส่วนร่วมอย่างต่อเนื่องในโครงการการกุศลและโครงการพัฒนาชุมชน เช่น การให้สิทธิในการโดยสารเที่ยวบินโดยไม่เสียค่าใช้จ่ายแก่เด็กที่ทุพพลภาพทางการได้ยินได้ในปี 2553 และให้สิทธิดังกล่าวแก่นักเคลื่อนไหวเยาวชนไปเยี่ยมชมทัศนสถานหญิงในกรุงเทพฯ ในปี 2554

3.5 ฝ่ายบริการลูกค้า

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นที่จะเสนอบริการที่มีคุณภาพแก่ผู้โดยสาร โดยการให้บริการที่ปลอดภัย ราคาประหยัด มีคุณค่า น่าเชื่อถือ และเป็นมิตรแก่ลูกค้า ทั้งนี้ รูปแบบการดำเนินธุรกิจราคาประหยัดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือการลดบริการที่เชื่อว่าไม่มีความจำเป็นในความคิดของลูกค้า อาทิ บริการด้านอาหารและบริการห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เสนอทางเลือกบริการเสริมจำนวนมากในลักษณะ “ผู้โดยสารเป็นผู้จ่าย (User pays)” ซึ่งบริการเสริมดังกล่าวได้แก่ การจำหน่ายอาหาร เครื่องดื่ม และสินค้าบนเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ควบคุมดูแลความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินอย่างต่อเนื่อง ความตรงต่อเวลาของเที่ยวบินโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย (ซึ่งประเมินตามสัดส่วนของเที่ยวบินที่ออกเดินทางภายใน 15 นาทีของกำหนดเส้นทาง) อยู่ที่ร้อยละ 84 ในปี 2554 ทั้งนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีระบบแจ้งการเลื่อนเวลาหรือการยกเลิกเที่ยวบินให้ลูกค้าทราบทางข้อความสั้น (SMS) หรือทางโทรศัพท์ โดยลูกค้าที่ไม่สามารถติดต่อได้ผ่านช่องทางเหล่านี้จะได้รับแจ้งเรื่องดังกล่าวที่เคาน์เตอร์ลงทะเบียนขึ้นเครื่อง

เพื่อให้การบริการลูกค้าเป็นไปอย่างมีคุณภาพสูงสุด บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นในการว่าจ้างพนักงานที่พูดภาษาอังกฤษได้ รวมถึงมีคุณสมบัติที่เข้าสังคมง่าย เป็นมิตร และมีความเป็นมืออาชีพ ทั้งนี้ พนักงานจะได้รับการคัดเลือกโดยผ่านกระบวนการสรรหาอย่างเข้มงวด หลังจากนั้นจะได้รับการฝึกอบรมและประเมินผลการปฏิบัติงานอย่างครอบคลุมและต่อเนื่อง ซึ่งในแต่ละปี บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดสรรงบประมาณเฉพาะสำหรับการฝึกอบรมเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริการลูกค้าแต่ละคน เพื่อให้เกิดความมั่นใจประกันว่าพนักงานมีความพร้อมอย่างเต็มที่ในการช่วยเหลือผู้โดยสารอย่างมีประสิทธิภาพ

3.6 การจัดหาผลิตภัณฑ์หรือบริการ

3.6.1 ผู้บินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย

ประเภทของเครื่องบิน

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 รวมจำนวน 22 ลำ โดยใช้ในการให้บริการจำนวน 21 ลำ และเก็บไว้สำรอง 1 ลำ โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่าเครื่องบินทั้งหมดจาก AAM ซึ่งเป็นบริษัทย่อยของ AAB ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เคยใช้เครื่องบินโบอิงในการดำเนินการ แต่ยุติการใช้เครื่องบินโบอิงทั้งหมดในเดือนสิงหาคม 2553 และดำเนินการให้บริการด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพียงรุ่นเดียวนับแต่นั้นเป็นต้นมา ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับมอบเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เพิ่มอีก 2 ลำในเดือนมกราคม และเดือนกุมภาพันธ์ 2555 ซึ่งจะเป็นการเพิ่มจำนวนเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็น 24 ลำ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการพิจารณาทบทวนความต้องการผู้บิน อย่างต่อเนื่อง และคาดว่าจะขยายผู้บินโดยเพิ่มเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ดังนี้

- ปี 2555 : จำนวน 3 ลำ
- ปี 2556 : จำนวน 6 ลำ
- ปี 2557 – 2559 : จำนวนปีละ 5 ลำ

เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 เป็นเครื่องบินที่ได้รับการพิสูจน์แล้วว่ามีความน่าเชื่อถือในการให้บริการเส้นทางบินระยะใกล้ที่มีจำนวนเที่ยวบินสูง โดยการใช้เครื่องบินรุ่นเดียวกันทั้งหมดในฝูงบิน จะทำให้ต้นทุนสำหรับชิ้นส่วนอะไหล่และการฝึกอบรมลดลง ซึ่งส่งผลให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถคงค่าโดยสารให้ต่ำอยู่เสมอได้ นอกจากนี้ การมีฝูงบินที่ใช้เครื่องบินในรุ่นเดียวกันทั้งหมด ทำให้เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถหมุนเวียนใช้งานได้ในทุกเส้นทางบิน ส่งผลให้การกำหนดตารางการบินทำได้โดยง่ายและมีความยืดหยุ่นสูง รวมถึงสามารถช่วยประหยัดต้นทุนเนื่องจากการดำเนินการเครื่องบินเพียงรุ่นเดียว

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซึ่งรวมถึงเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 ที่ใช้ในการให้บริการในปัจจุบัน และเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 ที่เคยใช้ในการให้บริการจนถึงเดือนสิงหาคม 2553 นั้น ได้รับการปรับให้มีที่นั่งเพียงประเภทเดียว เพื่อให้มีความจุที่นั่งสูงสุด โดยการติดตั้งที่นั่งจำนวน 180 ที่นั่งในเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 และติดตั้งที่นั่งจำนวน 148 ที่นั่งในเครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 ทั้งนี้ อายุการใช้งานโดยเฉลี่ยของฝูงบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 คือ 2 ปี 4 เดือน

สัญญาเช่าเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยปกติมีระยะเวลาเฉลี่ย 9 ถึง 12 ปี โดยมีสิทธิในการต่ออายุสัญญาได้ตามเงื่อนไขที่กำหนดในสัญญา เหตุผิคนัดภายใต้สัญญาเช่าดังกล่าว อาทิ กรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถชำระค่าเช่าหรือไม่สามารถปฏิบัติตามหน้าที่ภายใต้สัญญาเช่า กรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชียมีหนี้สินล้นพ้นตัว และ กรณีที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ผิดนัดชำระหนี้ตามสัญญาอื่นที่เป็นหนี้ทางการเงินจำนวนมากกว่า 5 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บเครื่องบินสำรองเอาไว้ในกรณีที่เกิดปัญหาเกี่ยวกับเครื่องบิน เช่น การซ่อมบำรุงนอกตารางกำหนดการ เมื่อพิจารณาจากปริมาณการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปัจจุบัน บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเครื่องบินสำรองเพียงพอในการรองรับการให้บริการ

อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย วางแผนกำหนดเส้นทางบินและการให้บริการ เพื่อให้อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยเกินกว่า 12.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน ในขณะที่สายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบโดยทั่วไปมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ย 8.0 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวันเท่านั้น อัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันโดยเฉลี่ยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คือ 11.5 ชั่วโมงปฏิบัติการบินต่อวัน ในปี 2554 ซึ่งแนวทางในการเพิ่มอัตราการใช้เครื่องบินต่อลำต่อวันคือ (1) การเพิ่มชั่วโมงทำงานให้นานขึ้น โดยเริ่มดำเนินการในเวลา 6.15 น. ในแต่ละวัน และสิ้นสุดในเวลา 4.55 น. ของวันถัดไป และ (2) การลดระยะเวลาเตรียมความพร้อมเครื่องบินสำหรับเที่ยวบินต่อไปให้สั้นลงเหลือประมาณ 25-30 นาที ในขณะที่ระยะเวลาเตรียมความพร้อมเครื่องบินของสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบโดยทั่วไปประมาณ 45-120 นาที

บจ. ไทยแอร์เอเชียได้รับอนุญาตจากกรมการบินพลเรือนให้เช่าเครื่องบินพร้อมลูกเรือในระยะสั้นจาก AAB และ IAA ในกรณีที่เกิดความล่าช้าในการซ่อมบำรุงหรือในกรณีที่ความต้องการในการเดินทางเพิ่มสูงขึ้นตามฤดูกาล ซึ่งเป็นจะช่วยเพิ่มความยืดหยุ่นในการบริหารจัดการฝูงบิน บจ. ไทยแอร์เอเชีย

การจัดหาเครื่องบิน

บจ. ไทยแอร์เอเชียวิเคราะห์ความต้องการเครื่องบินอย่างเป็นอิสระจากสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB เป็นผู้รวบรวมจำนวนเครื่องบินที่สายการบินในกลุ่มแอร์เอเชียแต่ละสายต้องการ และส่งคำสั่งซื้อเครื่องบินแบบรวบยอดให้กับบริษัทผู้ผลิตเครื่องบิน ซึ่งการซื้อเครื่องบินแบบเป็นกลุ่มเช่นนี้ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับส่วนลดจากราคาอย่างเป็นทางการของเครื่องบินเนื่องจากซื้อในจำนวนมาก และได้รับมอบเครื่องบินก่อนสายการบินที่ไม่ใช่ของกลุ่มแอร์เอเชีย ทั้งนี้ ในเดือนมิถุนายน 2554 AAB ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 neo จำนวน 200 ลำ ซึ่งใช้เครื่องยนต์ LEAP-X ของ CFM International

3.6.2 น้ำมันเชื้อเพลิง

น้ำมันเชื้อเพลิงเป็นองค์ประกอบหลักของต้นทุนสำหรับสายการบินต่างๆ โดยค่าน้ำมันเชื้อเพลิงของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 มีจำนวน 3,357.2 ล้านบาท 3,974.0 ล้านบาท และ 6,405.8 ล้านบาท คิดเป็น ร้อยละ 36.0 ร้อยละ 39.9 และ ร้อยละ 46.6 ของต้นทุนการดำเนินงานรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื่อน้ำมันเชื้อเพลิงโดยส่วนใหญ่จาก ปตท. และ เซลล์แห่งประเทศไทย ก่อนปี 2554 AAB ได้เข้าทำสัญญาซื่อน้ำมันเชื้อเพลิงในกัวลาลัมเปอร์ ปีนัง และมาเก๊า แทน บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะชำระเงินคืนให้แก่ AAB ในราคาต้นทุนเป็นสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งวิธีการดังกล่าวทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับประโยชน์จากการประหยัดต่อขนาด (Economies of Scale) ภายหลังจากปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซื่อน้ำมันเชื้อเพลิงจากกัวลาลัมเปอร์ และปีนัง เองโดยตรง และ AAB ยังคงเป็นผู้ซื่อน้ำมันในมาเก๊าแทนบจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่นเดิม

ในเอเชีย ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับเกณฑ์มาตรฐานตามราคาเฉลี่ยอ้างอิง MOPS (Mean of Platts Singapore: MOPS) โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินเคลื่อน ไหวสอดคล้องกับทิศทางราคาน้ำมันเชื้อเพลิงประเภทอื่น มีความผันผวนสูงขึ้นอยู่กับปัจจัยทางเศรษฐกิจและภูมิรัฐศาสตร์ของโลก บจ. ไทยแอร์เอเชีย จึงปรับใช้กลยุทธ์บริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงที่หลากหลาย เพื่อบริหารความเสี่ยงของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งรวมถึงการป้องกันความเสี่ยง โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้สิทธิและดุลยพินิจแก่ AAB ในการทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงเพื่อบริหารความเสี่ยงจากความเคลื่อนไหวของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในตลาดโลก ทั้งนี้ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่า บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถเข้าทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินได้อย่างต่อเนื่อง และแม้ว่าจะสามารถทำสัญญาป้องกันความเสี่ยงดังกล่าวได้ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่สามารถรับประกันได้ว่าเงื่อนไขในสัญญาป้องกันความเสี่ยงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจะสมเหตุสมผลในเชิงพาณิชย์

นอกจากการป้องกันความเสี่ยงราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังมีนโยบายลดต้นทุนและลดความเสี่ยงตามปกติให้อยู่ในระดับต่ำที่สุด โดยใช้กลยุทธ์การบริหารจัดการน้ำมันเชื้อเพลิงดังต่อไปนี้

- **นโยบายน้ำมันเชื้อเพลิง** บจ. ไทยแอร์เอเชีย จัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงจากแหล่งที่มีราคาถูกที่สุด และจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิงปริมาณมากในแต่ละครั้ง ภายใต้อำนาจการขนส่งที่เหมาะสมและเป็นไปตามระเบียบข้อบังคับ ทั้งนี้ เพื่อให้ต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงต่ำที่สุด
- **การชำระเงินล่วงหน้า** การชำระเงินล่วงหน้าสำหรับการซื้อทุกครั้งทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอำนาจต่อรองเพื่อให้ได้ราคาที่ดีขึ้น
- **นโยบายการใช้น้ำมันเชื้อเพลิง** บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดการใช้ น้ำมันเชื้อเพลิงให้ต่ำที่สุด ด้วยการกำหนดแนวทางอย่างชัดเจนที่ครอบคลุมทุกแง่มุมของการดำเนินการด้านการบิน เพื่อให้สามารถลดอัตราการเผาไหม้น้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินให้อยู่ในระดับต่ำที่สุดสำหรับการปฏิบัติการ แนวทางดังกล่าวรวมถึงการเลือกเส้นทางบินที่มีระยะสั้นที่สุด การเลือกท่าอากาศยานสำรองที่ใกล้ที่สุด การให้เครื่องบิน ใต้ถึงระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุดภายในเวลาสั้นๆ พิจารณากำหนดระดับความสูงที่เหมาะสมในการบินให้เหมาะสมกับสมรรถภาพเครื่องยนต์และน้ำหนักเครื่องบิน ทั้งนี้ อัตราการบริโภคน้ำมันเชื้อเพลิงจะอยู่ในระดับต่ำสุดบนระดับความสูงที่เหมาะสมที่สุด ใช้แนวทางการปฏิบัติเทคนิคการบินสำหรับเที่ยวบินทุกแบบ โดยการบินเป็นเส้นทางตรง และการลดน้ำหนักโดยรวมของเครื่องบินด้วยการลดน้ำหนักส่วนเกิน ซึ่งรวมถึงการจัดอาหารและเครื่องดื่ม เอกสารบนอากาศยาน และน้ำ ให้สอดคล้องกับประมาณการปริมาณความต้องการจริง และ
- **ค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง** บจ. ไทยแอร์เอเชีย เริ่มเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเส้นทางบินระหว่างประเทศทุกสาย โดยมีผลบังคับใช้กับการสำรองเที่ยวบินทั้งหมดตั้งแต่วันที่ 3 พฤษภาคม 2554 และมีอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงอยู่ระหว่าง 100 ถึง 300 บาท ขึ้นอยู่กับระยะเวลาในเวลาที่บินในแต่ละเส้นทาง ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนห้ามการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงโดยแยกจากค่าโดยสารสำหรับเส้นทางบินภายในประเทศ

3.6.3 ลูกค้าน้ำหนัก

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่มีการพึ่งพิงลูกค้ารายใดในสัดส่วนเกินกว่าร้อยละ 10 ของรายได้รวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 โดยลูกค้าของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยส่วนใหญ่เป็นผู้ใช้บริการการขนส่งทางอากาศ

3.6.4 ผู้จัดการจำหน่ายหลัก

ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ผู้จัดการจำหน่ายที่มีสัดส่วนการจัดหาสินค้าร้อยละ 10 หรือมากกว่า ของต้นทุนขายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีเพียง ปตท. และเชลล์แห่งประเทศไทย เท่านั้น

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซืื่อน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับเครื่องบินจาก ปตท. คิดเป็น ร้อยละ 79.4 ร้อยละ 78.7 และร้อยละ 70.2 ของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และคิดเป็น ร้อยละ 26.3 ร้อยละ 32.0 และร้อยละ 32.7 ของต้นทุนขายและการให้บริการรวม ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ซืื่อน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินจากเชลล์แห่งประเทศไทย คิดเป็น ร้อยละ 7.5 ร้อยละ 8.4 และร้อยละ 15.1 ของค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบิน และคิดเป็น ร้อยละ 2.5 ร้อยละ 3.4 และร้อยละ 7.0 ของต้นทุนขายและการให้บริการรวม ในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554 ตามลำดับ

บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่า ผู้จัดการจำหน่ายที่ได้รับการยอมรับรายอื่นๆ มีความพร้อม ในการจัดหาสินค้าน้ำมันเชื้อเพลิงเครื่องบินที่มีปริมาณและคุณภาพใกล้เคียงกับผู้จัดการจำหน่ายหลักข้างต้น ได้เช่นกัน อย่างไรก็ตาม เว้นแต่ตามที่เปิดเผยข้างต้น ไม่มีผู้จัดการจำหน่ายรายใดที่มีสัดส่วนร้อยละ 10 หรือมากกว่า ของต้นทุนขายรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชียในปี 2552 ปี 2553 และปี 2554

3.6.5 การซ่อมบำรุงและชิ้นส่วนอะไหล่

การซ่อมบำรุง

ในการซ่อมบำรุงเครื่องบินขึ้นลานจอดและการซ่อมบำรุงย่อย ซึ่งเป็นการซ่อมบำรุงในระดับต่ำกว่าระดับ “ซี” นั้น บจ. ไทยแอร์เอเชียจะเป็นผู้ดำเนินการเองโดยมีรอบการตรวจซ่อมทุก 6,000 ชั่วโมง อนึ่ง การซ่อมบำรุงใดๆ ตั้งแต่ระดับ “ซี” หรือการซ่อมแซมทางโครงสร้าง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะว่าจ้างผู้ให้บริการรายอื่นๆ ที่ได้รับอนุญาตให้ซ่อมบำรุงซ่อมแซม และซ่อมบำรุงใหญ่ (Maintenance Repair and Overhaul (MRO)) เป็นผู้ดำเนินการ เช่น บมจ. การบินไทย และ บจ. อุตสาหกรรมการบิน (ในประเทศไทย) ST Aerospace (ในสิงคโปร์) หรือ Sepang Aircraft Engineering (ในมาเลเซีย) ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถพึ่งพาการรับประกันของผู้ผลิตและการสนับสนุนด้านอะไหล่และอุปกรณ์ที่ AAB ได้รับผ่านทางสัญญาเช่าช่วงเครื่องบิน AirAsia

ชิ้นส่วนอะไหล่

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บสินค้าคงคลังประเภทชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินที่ศูนย์ปฏิบัติการการบินทั้ง 3 แห่ง โดยส่วนใหญ่ถูกจัดเก็บที่กรุงเทพฯ โดย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย เก็บชิ้นส่วนอะไหล่เครื่องบินคิดเป็นมูลค่าสุทธิ 208.5 ล้านบาท นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังสามารถขี้มเครื่องยนตอะไหล่จาก AAB ซึ่งถูกจัดเก็บไว้ที่ กัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย

3.7 การดำเนินการอื่นๆ

ความปลอดภัยและความมั่นคง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีความมุ่งมั่นอย่างเต็มที่ในการดำเนินการเพื่อให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารและพนักงาน ความมุ่งมั่นดังกล่าวสะท้อนให้เห็นจากระบบซ่อมบำรุงอากาศยาน และระบบฝึกอบรมด้านความปลอดภัยอย่างครอบคลุม แก่นักบิน ลูกเรือ และพนักงาน รวมทั้งนโยบายและแนวทางการปฏิบัติอันเข้มงวดเพื่อให้สอดคล้องกับระเบียบข้อบังคับทั้งในประเทศและระหว่างประเทศ และสอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติทางธุรกิจการดำเนินการอากาศยานที่เหมาะสมที่สุดในทุกแง่มุม

ความปลอดภัยในการให้บริการการบิน

เครื่องบินทุกลำของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีการติดตั้งระบบนำร่องลงจอด (Instrument Landing Systems “ILS”) ที่ทันสมัยและมีความแม่นยำอย่างสูง ซึ่งให้การนำทางทั้งในแนวขวางและแนวตั้งที่จำเป็นสำหรับนักบินในการบังคับเครื่องบินเพื่อการร่อนลงอย่างแม่นยำ การร่อนลงอย่างแม่นยำเป็นวิธีการปฏิบัติเพื่อนำเครื่องบินร่อนลงโดยใช้อุปกรณ์นำร่องที่สอดคล้องกับทางวิ่ง ทั้งนี้ ระบบ ILS ที่ติดตั้งในเครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีคุณสมบัติในการประกาศระดับความสูงให้ทราบ ซึ่งช่วยนักบินในการควบคุมการร่อนลงของเครื่องบินได้ดีขึ้น

นอกจากนี้ เครื่องบินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังติดตั้งเทคโนโลยีระบบเตือนภัยการจราจรและหลีกเลี่ยงการชนกันของอากาศยาน (Traffic Alert and Collision Avoidance System (TCAS)) และระบบแจ้งเตือนความใกล้กับพื้นดินชั้นสูง (Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)) ทั้งนี้ เทคโนโลยี TCAS ช่วยให้นักบินตรวจพบเครื่องบินลำอื่นๆ ที่ติดตั้งระบบ TCAS และเครื่องบินที่ติดตั้งระบบเตือนภัยอื่นๆ รวมทั้งประสานงานการหลบหลีกระหว่างเครื่องบิน 2 ลำที่ติดตั้ง TCAS และอยู่ในทิศทางตรงข้ามกัน เพื่อลดความเสี่ยงในการชนกันกลางอากาศ ในขณะที่ EGPWS เป็นระบบเตือนภัยและวัดระยะห่างระหว่างพื้นดินกับเครื่องบิน ซึ่งใช้ข้อมูลต่างๆ ของเครื่องบิน รวมถึงตำแหน่งทางภูมิศาสตร์ ระดับความสูง ความเร็วของเครื่อง และวิถีร่อนลง รวมทั้งข้อมูลเรื่องสภาพพื้นผิวของทางวิ่ง สิ่งกีดขวาง และข้อมูลที่ได้จากฐานข้อมูลของท่าอากาศยาน โดยข้อมูลดังกล่าวข้างต้นจะถูกรวบรวมเพื่อประเมินความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นระหว่างเส้นทางการร่อนลงจอดของเครื่องบินอันเกิดจากสภาพพื้นผิวหรือสิ่งกีดขวาง นอกจากนี้ EGPWS ยังช่วยแจ้งเตือนเมื่อมีการเบี่ยงเบนของวิถีร่อนลงมากเกินไปหรือเมื่อองค์ประกอบในการลงจอดไม่ถูกต้อง ทั้งยังเป็นเครื่องชี้วัดมุมของเส้นทางการบินและประกาศระดับความสูงให้ทราบ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย กำหนดกระบวนการที่ใช้ระบุปัญหาด้านความปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น กระบวนการเหล่านี้ได้แก่

- การใช้โปรแกรมในการตรวจสอบความเที่ยงตรงของระบบและส่วนประกอบของเครื่องบิน
- การพิจารณาบททวนผลของโปรแกรมตรวจสอบข้างต้นเป็นประจำทุกเดือน
- การให้อบรมด้านเทคนิคแก่ลูกเรือ และแนวทางปฏิบัติด้านความปลอดภัยภายในห้องโดยสาร ในกรณีสถานการณ์ฉุกเฉิน
- การอบรมอย่างสม่ำเสมอเพื่อส่งเสริมให้พนักงานทั้งหมด ตระหนักถึงการทำงานด้วยความปลอดภัย
- การฝึกอบรมเพื่อให้พนักงานตระหนักถึงความปลอดภัยในลานจอด

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้พัฒนาระบบที่มีคุณภาพน่าเชื่อถือในการตรวจสอบความปลอดภัยที่เกี่ยวข้องกับการปฏิบัติการภาคพื้นดินและบนเครื่องบินในทุกด้าน อันเป็นส่วนหนึ่งของวัตถุประสงค์ด้านการบริหารจัดการคุณภาพโดยรวม ซึ่งคณะทำงานด้านการรับประกันคุณภาพของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำหน้าที่ควบคุมดูแลและตรวจสอบการดำเนินการอากาศ

ยานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทุกด้าน เพื่อให้มั่นใจว่ามีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยของอุตสาหกรรมอย่างเข้มงวด รวมถึงแนวทางปฏิบัติของกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ กรมการบินพลเรือนดำเนินการตรวจสอบด้านความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปีละ 2 ครั้ง ในขณะที่หน่วยงานที่มีหน้าที่กำกับดูแลของประเทศอื่นๆ ก็ดำเนินการตรวจสอบความปลอดภัยของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นประจำเช่นกัน

ทั้งนี้ นับตั้งแต่ เริ่มดำเนินการในปี 2547 ไม่มีเครื่องบินลำใดของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ประสบอุบัติเหตุร้ายแรง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ใช้ระบบตรวจสอบข้อมูลการบิน (Flight Data Monitoring System (FDM)) เพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุและอุบัติการณ์ โดยยังคงสามารถควบคุมต้นทุนให้อยู่ในระดับต่ำเพื่อรักษาระดับความสามารถในการแข่งขันให้อยู่ในระดับสูง ทั้งนี้ ระบบ FDM เป็นกระบวนการรับประกันคุณภาพซึ่งเกี่ยวข้องกับภาวะวิเคราะห์ข้อมูลการบินเป็นประจำ โดยมีเป้าหมายเพื่อตรวจสอบสถานการณ์ที่จำเป็นหรืออาจจำเป็นต้องได้รับการแก้ไขแต่เนิ่นๆ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการปรับใช้ระบบ FDM มีส่วนช่วยเพิ่มความปลอดภัยด้านการบินและประสิทธิภาพของการดำเนินการ เนื่องจากระบบนี้ช่วยให้วิศวกรและผู้บริหาร สามารถติดตามและประเมินแนวโน้มการดำเนินการด้านการบิน ระบุสัญญาณบ่งบอกความเสี่ยง และดำเนินการป้องกันและ/หรือเยียวยาที่เหมาะสม

มาตรการด้านความมั่นคงทางการบิน

ถึงแม้ว่าผู้ประกอบการทำอากาศยานที่เกี่ยวข้องจะรับผิดชอบดูแลด้านความมั่นคงปลอดภัยของผู้โดยสารและสัมภาระ ณ จุดหมายปลายทางภายในประเทศและระหว่างประเทศ แต่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงฝึกอบรมพนักงานให้มีความรอบคอบอยู่เสมอเพื่อให้สามารถรับรู้ถึงความไม่มั่นคงปลอดภัยที่อาจเกิดขึ้น ซึ่งรวมถึงให้สามารถจัดการกับผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะทำการตรวจสอบประวัติภูมิหลังของพนักงานที่จะรับเข้าทำงานทุกคนก่อนได้รับการว่าจ้าง

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้การฝึกอบรมพนักงานอย่างเข้มงวดเพื่อให้เกิดความมั่นใจว่า พนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีทักษะที่เหมาะสมในการปฏิบัติหน้าที่ที่เกี่ยวข้องตามที่ระบุไว้ในคู่มือพนักงาน ทั้งนี้ ลูกเรือและพนักงานภาคพื้นดินทุกคนต้องผ่านการฝึกอบรมด้านความตระหนักรู้ในสินค้าอันตราย เพื่อให้สามารถระบุสินค้าและวัตถุที่อาจมีอันตรายซึ่งเป็นภัยคุกคามต่อความปลอดภัยของเที่ยวบิน (วัตถุเหล่านี้รวมถึงสารเหลวที่ติดไฟได้และก๊าซที่อาจระเบิดภายใต้แรงดัน)

หลังจากเกิดการก่อการร้ายในสหรัฐฯ เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2544 องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ใช้ระเบียบข้อบังคับและแนวทางที่กำหนดให้สายการบินต่างๆ ปฏิบัติตามมาตรการด้านความปลอดภัยบางประการ มาตรการเหล่านี้ได้แก่

- การติดตั้งประตูเสริมความแข็งแรงและการทบทวนนโยบายและวิธีการปฏิบัติในการเข้าไปในห้องนักบิน
- การใช้ที่นั่งเจ้าหน้าที่ประจำอากาศยาน (Jump Seat)
- การเคลื่อนย้ายสัมภาระที่เช็คอินแล้วออกจากเครื่องบิน เมื่อผู้โดยสารไม่สามารถขึ้นเครื่องบินได้
- การทบทวนสิ่งของที่ได้รับอนุญาตให้เป็นสัมภาระนำขึ้นห้องโดยสาร
- การยกระดับการตรวจตราสัมภาระ และ
- การฝึกอบรมลูกเรือเกี่ยวกับการจัดการผู้โดยสารที่ประพฤติตนไม่เหมาะสม และการตรวจประวัติผู้โดยสาร

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับทั้งหมดของกรมการบินพลเรือนและ ICAO รวมทั้งติดตั้ง ประตูเสริมความแข็งแรงและกันกระสุนแก่ห้องนักบินในเครื่องบินทุกลำ

เทคโนโลยีสารสนเทศ

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้เทคโนโลยีสารสนเทศในการปฏิบัติงานร่วมกับสายการบินอื่นในกลุ่มแอร์เอเชีย โดย AAB ลงทุนในเทคโนโลยีสารสนเทศซึ่งช่วยลดต้นทุนของกลุ่มแอร์เอเชียโดยตรง ช่วยให้สามารถปรับขยายการดำเนินงานได้ และช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพและความปลอดภัย โดยที่ระบบซอฟต์แวร์หลัก (มีศูนย์กลางอยู่ในกัวลาลัมเปอร์ ประเทศมาเลเซีย) ที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ใช้ดำเนินการได้แก่ (1) NewSkies 3.2 ซึ่งพัฒนาโดย Navitaire ใช้สำหรับการบริหารจัดการ/ การสำรองสินค้าคงคลังและการขาย (2) Axapta Financial Management (Axapta) พัฒนาโดย Microsoft ใช้สำหรับการดำเนินการด้านการเงิน (3) The Geneva Optimum Airline Performance (OAP) ใช้สำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ (4) Navtech ใช้สำหรับการวางแผนการบิน และ (5) Swiss Aviation Software Ltd.'s AMOS operating system ใช้สำหรับการบริหารจัดการวิศวกรรมการซ่อมบำรุงอากาศยานและการขนส่ง ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บอกรับเป็นสมาชิกซอฟต์แวร์กับ Axapta OAP Navtech และ AMOS เป็นรายปี เพื่อไม่เป็นการผูกมัดการใช้งานซอฟต์แวร์เหล่านี้ในกรณีที่ซอฟต์แวร์ล้าสมัย และเพื่อลดภาระเงินลงทุน

ซอฟต์แวร์ Newskies 3.2 สามารถแสดงข้อมูลการสำรองที่นั่งตามเวลาจริง ซึ่งซอฟต์แวร์นี้ จะรวบรวมข้อมูลการสำรองที่นั่งทั้งหมดผ่านอินเทอร์เน็ต ศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์ และสำนักงานขายต่างๆ จากทั่วประเทศ โดยซอฟต์แวร์ดังกล่าวมีโปรแกรมที่สำคัญคือ “สกายเอเจนต์ (SkyAgent)” ซึ่งช่วยให้ตัวแทนจำหน่ายในการสำรองเที่ยวบินผ่านระบบออนไลน์ในราคาต่ำ และโปรแกรม SkySpeed ซึ่งเป็นระบบสำรองที่นั่งที่ใช้โดยศูนย์บริการลูกค้าทางโทรศัพท์และสำนักงานขายต่างๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดตั้งศูนย์สำรองข้อมูลเพื่อป้องกันกรณีที่เกิดปัญหาต่อระบบฐานข้อมูลกลาง (Server)

ซอฟต์แวร์ Axapta ช่วยอำนวยความสะดวกในการทำบัญชี การทำรายงานการเงิน และการวิเคราะห์ ซึ่งช่วยปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินการทางการเงินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงช่วยในการวางแผนเชิงกลยุทธ์ ช่วยในการบริหารจัดการกระแสเงินสดอย่างมีประสิทธิภาพ และช่วยในการปฏิบัติตามระเบียบข้อบังคับที่เกี่ยวข้อง

ซอฟต์แวร์ OAP ช่วยในการบริหารด้านบุคลากรสำหรับการกำหนดตารางบินและการจัดตารางบินของลูกเรือ โดยใช้ประกอบการตัดสินใจในเรื่องการให้ลูกเรือรับหน้าที่แทนกันกรณีเกิดการเจ็บป่วย การแก้ปัญหาความขัดข้องในการให้บริการ และการจัดตารางการฝึกอบรม

ซอฟต์แวร์ Navtech ซึ่งพัฒนาและให้บริการ โดย Asprecise Pte Ltd (ซึ่งเป็นบริษัทในเครือของ Temasek Capital สิงคโปร์) เป็นระบบซอฟต์แวร์ที่อำนวยความสะดวกแบบครบวงจร ที่ช่วยให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในด้านความสมควรเดินอากาศ ความแน่นอน บันทึกลงสินค้าคงคลังและการจัดซื้อของหน่วยงานที่มีอำนาจด้านการบินที่เกี่ยวข้อง รวมถึงรายงานการเงิน และรายงานสำหรับผู้บริหารที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ต้องการ

ซอฟต์แวร์ AMOS ใช้ข้อมูลประวัติในปัจจุบันและในอดีต รวมทั้งตารางการดำเนินการและการซ่อมบำรุงของเครื่องบินแต่ละลำ เพื่ออำนวยความสะดวกแก่วิศวกรของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในการวางแผนซ่อมบำรุงและวางระบบควบคุมการใช้อะไหล่เครื่องยนต์และทรัพยากรสำคัญอื่นๆ

การดำเนินการ ณ ท่าอากาศยาน

บริการประจำท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดิน ณ ท่าอากาศยานภายในประเทศทุกแห่งเอง รวมถึงบริการลานจอด ยกเว้นท่าอากาศยานภายในประเทศ 2 แห่งที่บริษัทได้ว่าจ้างผู้ให้บริการภายนอกเป็นผู้ให้บริการแทน แต่สำหรับในจุดหมายปลายทางในต่างประเทศ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะให้บริษัทในกลุ่มแอร์เอเชีย เช่น AAB และ IAA รวมถึงบริษัทภายนอกที่มีชื่อเสียงเป็นที่ยอมรับ เป็นผู้ให้บริการแทน ทั้งนี้ บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดินและบริการสนับสนุนภาคพื้นดินด้วยตนเองจะเป็นหลักประกันว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะคงต้นทุนในระดับต่ำอยู่เสมอและคงผลิตผลในระดับสูงอยู่เสมอ นอกจากนี้ การให้บริการด้วยตนเองทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถตรวจสอบและประเมินการให้บริการ เพื่อรักษาระดับการให้บริการลูกค้าในระดับสูงได้

บริการลูกค้าภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ การจัดการสัมภาระและระวางสินค้า และการเคลื่อนเครื่องบินออกจากหลุมจอด โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย เป็นเจ้าของอุปกรณ์ที่ใช้สำหรับบริการเหล่านี้ ซึ่งรวมถึงรถลากและรถเข็นด้วย นอกจากนี้ บริการสนับสนุนภาคพื้นดินของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังครอบคลุมถึงเคาน์เตอร์เช็คอิน และบริการนำผู้โดยสารขึ้นสู่เครื่องบิน โดย บจ. ไทยแอร์เอเชีย ทำสัญญาเช่าโดยไม่มีกำหนดระยะเวลาเพื่อเช่าเคาน์เตอร์เช็คอินและประตูเทียบบินขาออกในศูนย์ปฏิบัติการการบินแต่ละแห่ง สำหรับการดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานอื่นๆ ซึ่งรวมถึงการตรวจสอบผู้โดยสารและสัมภาระเพื่อเหตุผลด้านความมั่นคง เป็นความรับผิดชอบของหน่วยงานผู้มีอำนาจของท่าอากาศยานต่างๆ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชียแต่งตั้งตัวแทนประจำในท่าอากาศยานที่เป็นจุดหมายปลายทางทุกแห่ง เพื่อทำหน้าที่ดูแลการให้บริการลูกค้าภาคพื้นดิน

ค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยาน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ถูกเรียกเก็บค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ได้แก่ ค่าธรรมเนียมลงจอดและการจอดอากาศยาน ค่าธรรมเนียมเคาน์เตอร์เช็คอิน ค่าธรรมเนียมการนำร่องทางอากาศ และค่าธรรมเนียมด้านความมั่นคงปลอดภัย ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีปริมาณขนส่งผู้โดยสารเป็นจำนวนมากอย่างสม่ำเสมอ จึงมีศักยภาพในการต่อรองเพื่อลดเงื่อนไขและค่าธรรมเนียมการใช้ท่าอากาศยานเหล่านี้ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย พยายามลดค่าใช้จ่ายในการใช้สิ่งอำนวยความสะดวกในท่าอากาศยาน เช่น การบริการบันไดเทียบขึ้นเครื่องบิน แทนที่จะใช้สะพานขึ้นเครื่องบินของผู้โดยสารซึ่งเป็นค่าใช้จ่ายที่สูงกว่า

3.8 การประกันภัย

บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้รับความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยทั้งในส่วนธุรกิจการบินและส่วนที่ไม่ใช่ธุรกิจการบินที่เกี่ยวข้องกับการดำเนินการของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย โดยบมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และบจ. ไทยแอร์เอเชียเชื่อว่าความคุ้มครองตามกรมธรรม์ประกันภัยโดยรวมของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สอดคล้องกับแนวทางปฏิบัติของอุตสาหกรรมการบินและวงเงินประกันภัยอยู่ในระดับที่เพียงพอ ทั้งนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยความรับผิดชอบต่อผู้โดยสารและบุคคลภายนอก โดยได้รับความคุ้มครองมูลค่าไม่เกิน 600 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อเหตุการณ์ ซึ่งกรมธรรม์ประกันภัยดังกล่าวเป็นไปตามข้อกำหนดของสัญญาเช่าเครื่องบิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังคงต้องรับผิดชอบในความเสียหายส่วนแรกไม่เกินมูลค่า 50,000 ดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อการใช้สิทธิเรียกร้องแต่ละครั้ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย ยังทำกรมธรรม์ประกันภัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการบิน ซึ่งครอบคลุมการประกันภัยทรัพย์สิน การประกันภัยอุบัติเหตุ และการเข้ารักษาตัวในโรงพยาบาลสำหรับพนักงานของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย การประกันภัยป้ายโฆษณา ประกันภัยความซื่อสัตย์ของลูกค้า และ

การประกันภัยสำหรับเงิน อย่างไรก็ตาม บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่ได้จัดทำกรมธรรม์ประกันภัยที่คุ้มครองการหยุดชะงักของธุรกิจ โดยที่ผ่านมา บจ. ไทยแอร์เอเชีย ไม่เคยประสบกับการหยุดชะงักของธุรกิจอย่างมีนัยสำคัญใดๆ ต่อธุรกิจและการดำเนินการ

ทั้งนี้ อัตราระเบี่ยประกันภัย ขึ้นอยู่กับการประเมินประวัติในด้านความปลอดภัย จำนวนเครื่องบินและการเติบโตของบริษัท

3.9 การแข่งขัน

บจ. ไทยแอร์เอเชีย เผชิญกับการแข่งขันจากสายการบินแบบประจำอื่นๆ ที่ให้บริการในเส้นทางบินเดียวกัน นอกจากนี้ เส้นทางบินบางสายของ บจ. ไทยแอร์เอเชียต้องเผชิญกับการแข่งขันกับผู้ประกอบการขนส่งรูปแบบอื่นๆ เช่น การขนส่งทางบกและทางทะเล โดยระดับความรุนแรงของการแข่งขันมีความแตกต่างกันไปในแต่ละเส้นทางบิน และขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ รวมถึงความแข็งแกร่งของสายการบินที่เป็นคู่แข่งและคู่แข่งที่ประกอบธุรกิจขนส่งรูปแบบอื่นๆ

แม้ว่า บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะดำเนินการในท่าอากาศยานที่พลุกพล่านมากที่สุดหลายแห่งในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ จีน และอินเดีย และต้องแข่งขันกับสายการบินระดับโลกชั้นนำรายอื่น แต่ด้วยโครงสร้างต้นทุนที่ต่ำ ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย สามารถทำกำไรได้ ในขณะที่เสนอราคาต่ำโดยสาร โดยเฉลี่ยต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญเมื่อเทียบกับคู่แข่งที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบ ซึ่ง บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะแข่งขันด้านราคาและความถี่ในการให้บริการเป็นหลัก โดย บมจ. เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เชื่อว่าการมีต้นทุนการดำเนินงานในระดับต่ำทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้เปรียบคู่แข่งรายอื่น และสามารถดำเนินการต่อได้ แม้ราคาต่ำโดยสารจะลดลงอันเนื่องมาจากความถดถอยของสภาพตลาด การเข้าสู่ตลาดของคู่แข่งรายใหม่ หรือกลยุทธ์การลดราคาของคู่แข่ง

เส้นทางบินภายในประเทศ

ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554 คู่แข่งหลักในเส้นทางบินภายในประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้แก่ (1) การบินไทย ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบและเสนอบริการหลายระดับครอบคลุมไปยังเครือข่ายกว้างขวาง มีเที่ยวบินไปยังจุดหมายปลายทางภายในประเทศจำนวน 11 แห่ง โดยบริการของการบินไทยรวมถึงการให้บริการอาหารบนเครื่องบิน โปรแกรมสะสมไมล์ และห้องพักผ่อนในท่าอากาศยาน และ (2) สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ซึ่งเป็นสายการบินที่เน้นความเป็นเอกลักษณ์เฉพาะตัวที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบเช่นกัน นอกจากนี้ ยังมีการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดรายอื่น อาทิ นกแอร์ (บริษัทในเครือของ การบินไทย) และสายการบิน โอเรียนท์ไทย

ตารางแสดงข้อมูลในด้านจำนวนเที่ยวบินของคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ในเส้นทางบินภายในประเทศ 5 อันดับแรกของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

	ไทยแอร์เอเชีย	การบินไทย	นกแอร์	บางกอกแอร์เวย์ส	โอเรียนท์ไทย
	(จำนวนเที่ยวบินไป-กลับต่อสัปดาห์)				
กรุงเทพฯ-ภูเก็ต.....	63	63	28	42	14
กรุงเทพฯ-เชียงใหม่.....	49	70	70	35	28
กรุงเทพฯ-หาดใหญ่.....	42	21	42	-	21
กรุงเทพฯ-กระบี่.....	28	21	-	-	-
กรุงเทพฯ-เชียงราย.....	21	21	-	-	14

เส้นทางบินระหว่างประเทศ

คู่แข่งหลักในเส้นทางบินระหว่างประเทศของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย รวมถึงสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบต่างๆ เช่น การบินไทย คาเธ่ย์แปซิฟิก สิงคโปร์แอร์ไลน์ เวียดนามแอร์ไลน์ แอร์มาเก๊า เมียนมาร์แอร์ไลน์อินเตอร์เนชั่นแนล มาเลเซียแอร์ไลน์ และสายการบินราคาประหยัดอย่างเช่น ไทเกอร์แอร์เวย์ส เจ็ทสตาร์แอร์เวย์ส และโอเรียนท์ไทย ทั้งนี้ AAB และ IAA-อิน โดนีเซียแอร์เอเชีย ก็อาจจัดได้ว่าเป็นคู่แข่ง บนเส้นทางบินบางเส้นทางของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย เช่นกัน

ตารางแสดงข้อมูลในด้านจำนวนเที่ยวบินของคู่แข่งของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย บนเส้นทางบินระหว่างประเทศ 6 อันดับแรก ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2554

ไทยแอร์เอเชีย	บริษัทในเครือของ แอร์ เอเชีย ⁽¹⁾	การบิน ไทย	สิงคโปร์แอร์ ไลน์	มาเลเซียแอร์ ไลน์	แอร์มาเก๊า	เวียดนามแอร์ ไลน์	คาเธ่ย์ แปซิฟิก	บางกอก แอร์เวย์ส	เมียนมาร์ แอร์ เวย์ส	อื่นๆ ⁽²⁾
(จำนวนเที่ยวบินไปกลับต่อสัปดาห์)										
กรุงเทพฯ-สิงคโปร์	28	-	28	35	-	-	7	-	7	56
กรุงเทพฯ- กัวลาลัมเปอร์	21	35	21	-	28	-	-	-	-	14
กรุงเทพฯ-มาเก๊า	28	-	-	-	14	-	-	-	-	-
กรุงเทพฯ-นครโฮจิมินห์	14	-	14	-	-	14	-	-	-	17
กรุงเทพฯ-ฮ่องกง	14	-	35	-	-	-	42	-	-	35
กรุงเทพฯ-ย่างกุ้ง	14	-	14	-	-	-	-	14	14	-

(1) รวมถึง AAB และอินโดนีเซียแอร์เอเชีย

(2) ไม่รวมเที่ยวบินอ้อม

การแข่งขันในอนาคต

ในอนาคต บจ. ไทยแอร์เอเชีย อาจเผชิญการแข่งขันจากคู่แข่งรายใหม่ที่อาจเข้าสู่ตลาด เช่น การบินไทย ได้ประกาศความตั้งใจที่จะก่อตั้งสายการบินแห่งใหม่ โดยวางตำแหน่งเป็นสายการบิน “ระดับกลาง (light premium)” (อยู่กึ่งกลางระหว่างสายการบินที่ให้บริการแบบเต็มรูปแบบกับสายการบินราคาประหยัด) โดยใช้ชื่อว่า ไทยสไมล์

ไทยสไมล์จะให้บริการ โดยมีจุดหมายปลายทางในต่างประเทศและภายในประเทศภายในรัศมีการบิน 4 ชั่วโมงจากกรุงเทพฯ ทั้งนี้ ไทยสไมล์ มีกำหนดเริ่มดำเนินการจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิในกรุงเทพฯ ไปยังจุดหมายปลายทางในต่างประเทศจำนวน 5 แห่ง และภายในประเทศจำนวน 1 แห่งในช่วงครึ่งหลังของปี 2555 และมีแผนจะเพิ่มจุดหมายปลายทางภายในประเทศและต่างประเทศเป็น 16 แห่งภายในปี 2558 ทั้งนี้ ผู้บินของไทยสไมล์ในระยะแรกจะประกอบด้วยเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 จำนวน 3 ลำ และมีแผนจะเพิ่มจำนวนเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 อีกจำนวน 8 ลำ ซึ่งจะรับมอบในช่วงปี 2556 ถึง 2558

3.10 สิ่งแวดล้อม

ปัจจุบัน บจ. ไทยแอร์เอเชีย ดำเนินธุรกิจ โดยใช้เครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 แทนที่เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 เนื่องจากเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 มีประสิทธิภาพในการประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่าและมีอัตราการปล่อยไอเสียต่ำกว่า เครื่องบินรุ่นโบอิง 737-300 นอกจากนี้ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ยื่นคำสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นแอร์บัส A320 neo โดยผ่านทาง AAB ซึ่ง บมจ.เอเชีย เอวิเอชั่น และ บจ. ไทยแอร์เอเชีย คาดหมายว่าเครื่องบินรุ่นดังกล่าวจะใช้น้ำมันเชื้อเพลิงได้อย่างมีประสิทธิภาพมากกว่าและมีระดับการปล่อยไอเสียต่ำกว่าเครื่องบินรุ่นที่ใช้ในปัจจุบัน

3.11 กฎหมายและกฎเกณฑ์ที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

กฎและระเบียบระหว่างประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

อนุสัญญาชิคาโก

กฎเกณฑ์ในการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศเป็นไปตามหลักการที่กำหนดในอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (Convention on International Civil Aviation) ซึ่งจัดทำขึ้นที่เมืองชิคาโก เมื่อวันที่ 7 ธันวาคม 2487 (“อนุสัญญาชิคาโก”) ซึ่งประเทศไทยได้ลงนามและให้สัตยาบันในปี 2487 และปี 2490 ตามลำดับ โดยหลักการสำคัญของอนุสัญญาชิคาโก คือ แต่ละประเทศมีอธิปไตยเหนือน่านฟ้าของตนเอง และมีสิทธิที่จะกำหนดกฎและระเบียบเกี่ยวกับการให้บริการทางอากาศทั้งแบบประจำและไม่ประจำที่บินอยู่เหนือหรือเข้ามาในอาณาเขตของตนได้

อนุสัญญาชิคาโกยังได้กำหนดให้จัดตั้งองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization หรือ ICAO) ซึ่งมีฐานะเป็นองค์การชำนาญพิเศษภายใต้การกำกับดูแลขององค์การสหประชาชาติ โดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศได้ดำเนินการพัฒนามาตรฐานและให้คำแนะนำการปฏิบัติการสำหรับกิจกรรมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ เช่น การใช้อากาศยาน กฎจราจรทางอากาศ ใบอนุญาตสำหรับเจ้าหน้าที่การบิน มาตรฐานความปลอดภัย การสืบสวนสอบสวนอุบัติเหตุ การบริการการเดินทางอากาศ การออกแบบท่าอากาศยาน และการป้องกันมลภาวะทางสิ่งแวดล้อม เป็นต้น ทั้งนี้ ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ประเทศไทยได้นำเอามาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ที่ได้กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศมาใช้ในกิจการการบินด้วย

เสรีภาพในการบิน

นอกจากนี้ การขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศยังพบอยู่ในความตกลงพหุภาคีว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจำนวน 2 ฉบับ ได้แก่ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (International Air Transport Agreement of 1944 หรือ “Five Freedoms Agreement”) และความตกลงว่าด้วยบริการการเดินทางอากาศผ่านแดนระหว่างประเทศ ค.ศ. 1944 (International Air Services Transit Agreement of 1944 หรือ “Transit Agreement”) ทั้งนี้ สิทธิเหล่านั้นได้ถูกอ้างอิงถึงความตกลงว่าด้วยบริการทางอากาศที่ได้มีการเจรจาตกลงกันระหว่างประเทศต่างๆ

Five Freedoms Agreement ได้กำหนดหลักในเรื่องเสรีภาพในการบินหรือสิทธิการบินที่ประเทศที่ลงนามอาจจะให้สิทธิแก่อีกประเทศหนึ่งโดยความตกลงระหว่างประเทศ ทั้งนี้ หลักในเรื่องเสรีภาพการบินหรือสิทธิการบินดังกล่าวสามารถสรุปได้ดังนี้

- เสรีภาพที่ 1 (First Freedom) ซึ่งมักเรียกว่า “สิทธิในการบินผ่าน” คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศหนึ่งสามารถบินผ่านน่านฟ้าของอีกประเทศหนึ่งได้ โดยไม่ต้องแวะลงจอด
- เสรีภาพที่ 2 (Second Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศหนึ่งสามารถแวะลงจอดในดินแดนของอีกประเทศหนึ่งได้โดยมิได้มีวัตถุประสงค์เพื่อการค้า เช่น การแวะลงจอดเพื่อเติมน้ำมันเชื้อเพลิง หรือเพื่อการซ่อมบำรุง
- เสรีภาพที่ 3 (Third Freedom) ซึ่งมักเรียกว่า “สิทธิในการขนส่ง” คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศหนึ่งสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศของตนไปยังอีกประเทศหนึ่ง
- เสรีภาพที่ 4 (Fourth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศคู่สัญญาสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากประเทศคู่สัญญาอีกฝ่ายหนึ่งมายังประเทศของตน

- เสรีภาพที่ 5 (Fifth Freedom) คือ สิทธิที่สายการบินของประเทศหนึ่งสามารถรับขนส่งผู้โดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้าจากอีกประเทศหนึ่งไปยังประเทศที่สาม (โดยไม่ต้องกลับไปยังประเทศของตน) เพื่อส่งผู้โดยสาร ส่งไปรษณีย์ภัณฑ์ และสินค้า ทั้งนี้ โดยที่เที่ยวบินดังกล่าวจะต้องมีต้นทางจากหรือมุ่งไปสู่ประเทศของสายการบินที่ขนส่งดังกล่าว

ประเทศไทยไม่ได้เป็นภาคีของ Five Freedoms Agreement แต่ได้เข้าทำความตกลงว่าด้วยการบริการทางอากาศที่อ้างถึงเสรีภาพต่างๆ ดังกล่าว นอกจากนี้ ประเทศไทยยังได้ลงนามความตกลงใน Transit Agreement ใน พ.ศ. 2487 และได้ให้สัตยาบันความตกลงดังกล่าวใน พ.ศ. 2490 โดยความตกลงใน Transit Agreement ได้ให้สิทธิแก่สายการบินที่ประจำอยู่ในรัฐภาคีในการบินผ่านเหนืออาณาเขตของรัฐภาคีอื่นโดยไม่ต้องแวะลงจอดในรัฐนั้น ในขณะที่อนุสัญญาชิคาโกอนุญาตให้เที่ยวบินแบบไม่ประจำ (รวมถึงเที่ยวบินขนส่งสินค้า) สามารถบินเหนืออาณาเขตของรัฐที่ลงนามในอนุสัญญาชิคาโก และสามารถแวะลงจอดได้ด้วยวัตถุประสงค์ที่มีขึ้นเพื่อการค้าในอาณาเขตของรัฐดังกล่าว ทั้งนี้ ภายใต้ข้อจำกัดบางประการที่จะกำหนดโดยแต่ละประเทศ

ข้อจำกัดระหว่างประเทศเกี่ยวกับความรับผิดชอบของสายการบิน

อนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับการรับขนระหว่างประเทศทางอากาศ (Convention for the Unification of Certain Rules relating to International Carriage by Air) ซึ่งลงนาม ณ กรุงวอร์ซอ เมื่อวันที่ 12 ตุลาคม 2472 ("อนุสัญญาวอร์ซอ") และพิธีสารแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอ ซึ่งได้มีการลงนาม ณ กรุงเฮก เมื่อวันที่ 28 กันยายน พ.ศ. 2498 ("พิธีสารแห่งกรุงเฮก") ได้กำหนดการจำกัดความรับผิดชอบสำหรับผู้ขนส่งทางอากาศ โดยตั้งอยู่บนสมมติฐานแห่งความผิด โดยผู้ขนส่งทางอากาศจะต้องรับผิดชอบในทางการเงินเกินกว่าที่กำหนดไว้ในอนุสัญญาวอร์ซอไว้ต่อเมื่อผู้ได้รับความเสียหายสามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายดังกล่าวเกิดจากความประมาทเลินเล่ออย่างร้ายแรงของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ ทั้งนี้ มีบางประเทศ โดยเฉพาะประเทศสหรัฐอเมริกา ได้โต้แย้งทั้งในหลักการเกี่ยวกับการจำกัดความรับผิดชอบและในจำนวนค่าเสียหายที่กำหนดไว้ตามอนุสัญญาวอร์ซอ อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยยังไม่ได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญาวอร์ซอหรือพิธีสารแห่งกรุงเฮกนี้

ในปี 2542 ประเทศสมาชิกของ ICAO ได้ตกลงยอมรับอนุสัญญาเพื่อความเป็นอันหนึ่งอันเดียวกันซึ่งกฎเกณฑ์บางประการที่เกี่ยวกับการขนส่งระหว่างประเทศอีกฉบับ ("อนุสัญญามอนทรีออล") ซึ่งแก้ไขเพิ่มเติมอนุสัญญาวอร์ซอเกี่ยวกับการชดเชยความเสียหายให้แก่ผู้โดยสารและเจ้าของสินค้าอันเกิดจากภัยพิบัติทางอากาศ โดยอนุสัญญามอนทรีออลกำหนดความรับผิดชอบของผู้ขนส่งไว้ 2 ระดับ โดยความรับผิดชอบในระดับแรกเป็นความรับผิดชอบโดยเคร่งครัดของบริษัทผู้ขนส่งทางอากาศ สำหรับ 100,000 IMF Special Drawing Rights แรก ส่วนความรับผิดชอบในระดับที่สองคือความรับผิดชอบแบบไม่จำกัด โดยเป็นความรับผิดชอบในกรณีที่บริษัทผู้ขนส่งทางอากาศไม่สามารถพิสูจน์ได้ว่าความเสียหายมิได้เกิดจากความผิดของตน ทั้งนี้ เมื่อวันที่ 31 ธันวาคม 2552 ภายใต้กลไกการปรับเพิ่มอัตโนมัติของอนุสัญญามอนทรีออล ความรับผิดชอบอย่างจำกัดสำหรับผู้โดยสารในระดับแรกได้ปรับเพิ่มขึ้นอีกร้อยละ 13.1 คือปรับเพิ่มเป็น 113,100 IMF Special Drawing Rights ต่อผู้โดยสาร 19 IMF Special Drawing Rights ต่อกิโลกรัมสำหรับสินค้าที่ขนส่ง 1,131 IMF Special Drawing Rights ในกรณีที่เป็นการสัมภาระ และ 4,694 IMF Special Drawing Rights ในกรณีการขนส่งผู้โดยสารล่าช้า ทั้งนี้ ประเทศไทยยังมิได้เข้าเป็นภาคีของอนุสัญญามอนทรีออลดังกล่าว

อนุสัญญาวอร์ซอและพิธีสารแห่งกรุงเฮกหรืออนุสัญญามอนทรีออลใช้บังคับในกรณีที่มีการขนส่งเริ่มต้นและสิ้นสุดในประเทศที่เป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าว แม้ว่าการขนส่งนั้นจะเชื่อมผ่านประเทศซึ่งมิได้เป็นภาคีสมาชิกแห่งอนุสัญญาและพิธีสารดังกล่าวก็ตาม

นอกจากนี้ อนุสัญญากรุงโรมว่าด้วยความเสียหายซึ่งอากาศยานต่างประเทศก่อให้เกิดแก่บุคคลที่สามบนพื้นดิน (Convention on Damage Caused by Foreign Aircraft to Third Parties on the Surface) ที่ลงนาม ณ กรุงโรม เมื่อวันที่ 7 ตุลาคม 2495 (“อนุสัญญากรุงโรม”) ยังได้กำหนดหลักเกณฑ์เกี่ยวกับความเสียหายของบุคคลที่สาม แต่เนื่องจากประเทศไทยยังไม่ได้ให้สัตยาบันต่ออนุสัญญากรุงโรม ดังนั้น ค่าเสียหายของบุคคลที่สามที่เกิดขึ้นในประเทศไทยจึงเป็นไปตามหลักกฎหมายไทย

สิทธิประโยชน์ในหลักประกันระหว่างประเทศ

อนุสัญญาว่าด้วยสิทธิประโยชน์ระหว่างประเทศในอุปกรณ์เคลื่อนที่ (Convention on International Interests in Mobile Equipment) (“อนุสัญญากรุงเคปทาวน์”) ซึ่งมีผลใช้บังคับเมื่อวันที่ 1 มีนาคม 2549 เมื่อประเทศต่างๆ จำนวน 8 ประเทศได้ให้สัตยาบันในอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ โดยอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ได้กำหนดมาตรฐานระหว่างประเทศสำหรับการจดทะเบียนกรรมสิทธิ์ สิทธิประโยชน์ในหลักประกัน (สิทธิยึดเหนี่ยว) การเช่าและสัญญาซื้อขายที่มีเงื่อนไข ตลอดจนมาตรการเยียวยาทางกฎหมายต่างๆ สำหรับกรณีผิดนัด ซึ่งรวมถึงวิธีการชั่วคราวในระหว่างที่มีการกำหนดข้อเรียกร้องและข้อคุ้มครองสำหรับลูกหนี้ ทั้งนี้ พิธีสารว่าด้วยอากาศยานของอนุสัญญากรุงเคปทาวน์ยังได้กำหนดมาตรฐานสำหรับธุรกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับสังหาริมทรัพย์โดยเฉพาะอย่างยิ่งอากาศยานและเครื่องยนต์ของอากาศยาน ด้วยเหตุนี้ อากาศยานภายใต้การเช่า การเช่าซื้อ หรือการซื้อขายโดยมีเงื่อนไขอาจอยู่ในบังคับแห่งสิทธิประโยชน์ในหลักประกันระหว่างประเทศ อนุสัญญากรุงเคปทาวน์ยังได้กำหนดลำดับสิทธิของเจ้าหนี้ในธุรกรรมทางการเงินสำหรับเครื่องบินในประเทศภาคีสมาชิกด้วย

ค่าธรรมเนียมการบินระหว่างประเทศและค่าธรรมเนียมสนามบินระหว่างประเทศ

สายการบินจะต้องเสียค่าธรรมเนียมการขนส่งทางอากาศต่างๆ ซึ่งแบ่งเป็นค่าธรรมเนียมการเดินทางอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบิน สำหรับค่าธรรมเนียมการเดินทางอากาศ ประกอบด้วย ค่าธรรมเนียมเส้นทางบินสำหรับการบินผ่านน่านฟ้าและค่าธรรมเนียมการนำร่องสำหรับการเดินทางอากาศ และในส่วนของค่าธรรมเนียมสนามบิน จะประกอบด้วยค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร โดยในปี 2554 บจ. ไทยแอร์เอเชีย ได้ชำระค่าธรรมเนียมต่างๆ ดังกล่าว เป็นจำนวนทั้งสิ้น 1,289.8 ล้านบาท ตามลำดับ

ความตกลงทั่วไปด้วยการค้าให้บริการ

ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสมาชิกผู้ก่อตั้งขององค์การการค้าโลก (World Trade Organization หรือ WTO) โดยได้เข้าร่วมเป็นสมาชิกตั้งแต่วันที่ 28 ธันวาคม 2537 ทั้งนี้ สมาชิกขององค์การการค้าโลกซึ่งเป็นสมาชิกของความตกลงทั่วไปว่าการค้าบริการ (General Agreement on Trade in Services หรือ GATS) ด้วยนั้น ได้ยอมรับที่จะปฏิบัติตามข้อกำหนดของ GATS ตามหลักการเปิดเสรีแบบก้าวหน้าเป็นลำดับ (Progressive Liberalization)

ข้อตกลงในภาคผนวกของ GATS ในส่วนที่เกี่ยวกับบริการการขนส่งทางอากาศ (Air Transport Services) ใช้บังคับกับมาตรการใดๆ ที่มีผลกระทบต่อธุรกิจบริการการขนส่งทางอากาศไม่ว่าแบบเที่ยวบินประจำหรือเที่ยวบินแบบไม่ประจำ และบริการเสริมอื่นๆ ที่ไม่เกี่ยวกับข้อตกลงด้านสิทธิทางการบิน ซึ่งได้แก่ การบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน (ไม่รวมการซ่อมบำรุงในลานจอด) การขายและการตลาดของการบริการขนส่งทางอากาศ (ไม่รวมการกำหนดคราคาและเงื่อนไขในการขายอื่นๆ) รวมทั้งระบบการบริการสำรองที่นั่งด้วยระบบคอมพิวเตอร์

อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยได้เข้าผูกพันในข้อกำหนดของ GATS ในส่วนที่เกี่ยวกับการบริการขนส่งทางอากาศ เฉพาะในเรื่องการบริการซ่อมและบำรุงรักษาอากาศยาน การขายและการตลาดของการบริการขนส่งทางอากาศ เพื่อให้

ประเทศที่ได้รับความอนุเคราะห์ยิ่ง (Most Favored Nation) สามารถเข้าถึงตลาดทางเศรษฐกิจของประเทศไทยได้ ทั้งนี้ การที่ประเทศไทยได้เข้าร่วมใน GATS มิได้ทำให้ข้อผูกพันที่ประเทศไทยต้องปฏิบัติตามความตกลงว่าด้วยการบริการทางอากาศลดลงแต่ประการใด

สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

นอกเหนือจากกฎและระเบียบที่ใช้บังคับกับการบินพลเรือนระหว่างประเทศดังกล่าว ในปี 2488 บริษัทสายการบินต่างๆ ที่บินแบบเที่ยวบินประจำได้ร่วมกันก่อตั้งสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association หรือ IATA) ขึ้นที่เมืองฮาวานา ประเทศคิวบา โดยองค์กรนี้มีอำนาจหน้าที่ในการกำหนดระเบียบข้อบังคับสำหรับการประกอบธุรกิจขนส่งทางอากาศ และเป็นผู้ประสานงานและจัดการประชุมระหว่างสายการบินที่เป็นสมาชิก เพื่อกำหนดอัตราค่าโดยสารและค่าระวางขนส่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศ นอกจากนี้ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศยังทำหน้าที่เป็นผู้ประสานงานระหว่างประเทศ เพื่อเป็นแนวทางในการดำเนินการให้ไปในทิศทางเดียวกันในระหว่างสายการบินสมาชิกในด้านต่างๆ เช่น วิธีการทางการค้าและการเงิน (เช่น เอกสารทางการค้า เครื่องออกบัตรโดยสารร่วม และการออกใบอนุญาตให้ตัวแทนด้านการท่องเที่ยว เป็นต้น)

การจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ

การใช้ท่าอากาศยานระหว่างประเทศ จะเป็นไปตามการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ เป็นหลัก โดยกำหนดเวลาดังกล่าวจะสอดคล้องกับขีดความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินและความสามารถของผู้ขนส่งในการลงจอดหรือการบินขึ้นจากสนามบินตามวันและเวลาที่กำหนดไว้

การจัดสรรเวลาการใช้สนามบินจะเพิ่มขึ้นปีละ 2 ครั้งโดยผู้ประสานงานท่าอากาศยานที่ได้รับมอบหมาย โดยผู้ประสานงานดังกล่าวจะทำการรวบรวมแผนตารางเที่ยวบินต่างๆ ของสายการบินตามฤดูกาลบินที่กำหนดโดยสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการ ดังนี้

- (1) ผู้ประสานงานท่าอากาศยานแจ้งให้ผู้ขนส่งทางอากาศทุกรายทราบถึงความสามารถในการรองรับการให้บริการของสนามบินในฤดูกาลบินนั้น รวมถึงข้อมูลในการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ในฤดูที่ผ่านมา
- (2) สายการบินยื่นคำร้องขอกำหนดเวลาการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ไปยังผู้ประสานงานท่าอากาศยาน 5 เดือนก่อนการเริ่มใช้ตารางการบินของแต่ละฤดู
- (3) ผู้ประสานงานท่าอากาศยานจะจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ให้แก่สายการบินที่เคยได้รับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ อยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของตารางการบิน ของสายการบินดังกล่าวก่อน
- (4) ผู้ประสานงานท่าอากาศยานจะจัดส่งข้อมูลเบื้องต้นเกี่ยวกับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ให้แก่สายการบินต่างๆ ซึ่งรวมถึงจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินในช่วงที่เคยมีการจัดสรรให้สายการบินที่เคยทำการบินมายังสนามบินนั้นแล้ว และเวลาเข้าออกของเครื่องบินที่ต้องปรับเวลาการบินตามขีดความสามารถรองรับในการให้บริการของสนามบิน
- (5) ผู้ประสานงานท่าอากาศยานจะทำการรวบรวมกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการจัดสรร ไม่ว่าจะเป็นการกำหนดเวลาที่เพิ่มขึ้นใหม่ หรือกำหนดเวลาที่ยังไม่ได้มีการนำไปใช้หรือถูกละทิ้งไม่ว่าด้วยสาเหตุใด และ
- (6) ผู้ประสานงานท่าอากาศยานจะนำกำหนดเวลาที่รวบรวมตามข้อ (5) แบ่งสรรให้สมาชิกใหม่และสายการบินที่เคยทำการบินมายังสนามบินนั้นอยู่แล้วตามสัดส่วน

การขอรับการจัดสรรเวลาเข้าออกของเครื่องบินเพิ่มขึ้น ณ ท่าอากาศยานที่มีการขนส่งหนาแน่น จะทำได้ยากทั้งนี้ เมื่อสิ้นสุดกระบวนการจัดสรรกำหนดเวลาการใช้สนามบินเบื้องต้น สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะจัดให้มีการประชุมระหว่างสายการบินในเดือนมิถุนายนและพฤศจิกายนของทุกปี เพื่อให้สายการบินสามารถประสานกำหนดเวลาการใช้สนามบินในต่าง ๆ ที่ได้รับการจัดสรรเพื่อให้เที่ยวบินที่เชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยาน 2 แห่งสอดคล้องกันและเพื่อให้มีการแลกเปลี่ยนเวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ระหว่างกันในกรณีที่เวลาเข้าออกของเครื่องบินที่ได้รับการจัดสรร ณ สนามบินนั้นๆ ไม่เป็นไปตามที่ต้องการ ทั้งนี้ เวลาเข้าออกของเครื่องบิน ณ สนามบินนั้นๆ ที่ได้รับการจัดสรรแต่ไม่ได้มีการนำไปใช้จะถูกนำไปจัดสรรใหม่อีกครั้ง

สายการบินที่เคยมีกำหนดเวลาการใช้สนามบินอยู่แล้วในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมาของแต่ละฤดูจะมีความได้เปรียบในเชิงพาณิชย์เหนือสายการบินอื่นๆ โดยเฉพาะในสนามบินที่มีการขนส่งหนาแน่น

กฎระเบียบในประเทศของอุตสาหกรรมการบิน

การประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศในประเทศอยู่ภายใต้บังคับของประกาศคณะปฏิวัติ ฉบับที่ 58 (“ปว.58”) และพระราชบัญญัติการเดินอากาศ พ.ศ. 2497 (รวมทั้งที่แก้ไขเพิ่มเติม) (“พระราชบัญญัติการเดินอากาศ”) โดยหน่วยงานที่มีอำนาจหน้าที่และความรับผิดชอบในการกำกับดูแลอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย ได้แก่ กรมการบินพลเรือน กระทรวงคมนาคม

กรมการบินพลเรือน

กรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานระดับกรมสังกัดกระทรวงคมนาคมซึ่งมีหน้าที่บริหารจัดการกิจกรรมการบิน กรมการบินพลเรือนมีอำนาจหน้าที่ครอบคลุมการขนส่งคนโดยสาร ไปรษณีย์ภัณฑ์และพัสดุภัณฑ์ จากหรือภายในน่านฟ้าไทย รวมถึงอำนาจหน้าที่ในการจดทะเบียนและรับรองอากาศยาน การรับรองบุคลากร การออกใบอนุญาตจัดตั้งสนามบิน การออกใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ การควบคุมการจราจรทางอากาศ และการรับรองคุณภาพบริษัทหรือชิ้นส่วนอากาศยาน

วัตถุประสงค์หลักของกรมการบินพลเรือน คือ การสร้างความเชื่อมั่นต่อระบบการขนส่งทางอากาศซึ่งดำเนินการโดยผู้ให้บริการและผู้โดยสารจะได้รับความปลอดภัย และความเชื่อมั่นว่าผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้ประกอบกิจการอย่างถูกต้องตามกฎหมายและกฎระเบียบที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ในฐานะที่ประเทศไทยเป็นสมาชิกขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ประเทศไทยได้นำเอามาตรฐานและแนวทางการปฏิบัติงานส่วนใหญ่ที่ได้กำหนดโดยองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) มาใช้ในกิจการการบินด้วย

การประกอบอุตสาหกรรมการบินในประเทศไทย

ในการประกอบธุรกิจการขนส่งทางอากาศทั้งแบบเที่ยวบินประจำและไม่ประจำในประเทศไทย ปว.58 กำหนดให้ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต้องมีใบอนุญาตให้ประกอบกิจการค้าขายในการเดินอากาศ (Air Service License หรือ ASL) ซึ่งออกให้โดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยใบอนุญาตดังกล่าวอาจถูกเพิกถอนหรือระงับโดยรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมได้ หากผู้ได้รับใบอนุญาตไม่ปฏิบัติตามเงื่อนไขที่ระบุไว้ในใบอนุญาตและกฎหมายหรือระเบียบที่เกี่ยวกับการเดินอากาศและมาตรฐานความปลอดภัยซึ่งกำหนดโดยกรมการบินพลเรือน โดยอายุของใบอนุญาตเป็นไปตามที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ซึ่งใบอนุญาตฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ออกให้เมื่อวันที่ 6 พฤศจิกายน 2551 และมีกำหนดอายุ 5 ปี

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ (Air Operator Certificate หรือ AOC) ซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือนภายใต้ข้อบังคับของคณะกรรมการการบินพลเรือน ฉบับที่ 85 ว่าด้วยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ โดยใบรับรองดังกล่าวจะเป็นเครื่องแสดงว่าผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศได้มีการปฏิบัติตามมาตรฐานความปลอดภัยตามที่คณะกรรมการการบินพลเรือนกำหนดไว้สำหรับการให้บริการทางการบิน ใบรับรองนี้มีอายุตามที่กำหนดในใบรับรองแต่ไม่เกิน 5 ปีนับแต่วันที่ออก และสามารถต่ออายุได้ครั้งละไม่เกิน 5 ปี ซึ่งกรมการบินพลเรือนจะเข้ามาตรวจสอบมาตรฐานความปลอดภัยในการต่ออายุแต่ละครั้ง โดยใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศฉบับปัจจุบันของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ออกเมื่อวันที่ 26 ธันวาคม 2551 และมีการแก้ไขเพิ่มเติมครั้งล่าสุดเมื่อวันที่ 28 ตุลาคม 2553 และมีผลใช้บังคับต่อไปจนถึงวันที่ 5 พฤศจิกายน 2556 เว้นแต่จะสิ้น ถูกเพิกถอนหรือระงับ

ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศอาจถูกเพิกถอนหรือระงับได้หากผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศไม่สามารถปฏิบัติตามข้อกำหนดในใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศ หรือคู่มือปฏิบัติการบินตามที่ได้รับการอนุมัติจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องหรือกฎและระเบียบต่างๆ ที่เกี่ยวกับการเดินอากาศและมาตรฐานความปลอดภัยที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน หรือกรณีที่ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศทำการแก้ไขคู่มือปฏิบัติการบิน โดยไม่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้อง

นอกจากนี้ พระราชบัญญัติการเดินอากาศ ยังควบคุมกิจกรรมการเดินอากาศในประเทศ ตลอดจนกำหนดกฎเกณฑ์เกี่ยวกับการจดทะเบียนและเครื่องหมายอากาศยาน แบบอากาศยาน การผลิตอากาศยาน และการควบคุมความสมควรเดินอากาศ สมุดปูมเดินทาง สนามบินและเครื่องอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ มาตรการเมื่อเกิดอุบัติเหตุ คุณสมบัติของผู้ประจำหน้าที่ บริการในลานจอดอากาศยานและบริการช่างอากาศ

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ ผู้ที่สามารถยื่นขอจดทะเบียนอากาศยานต่อกรมการบินพลเรือนได้นั้นจะต้องเป็นผู้ที่เป็นเจ้าของอากาศยานที่ขอจดทะเบียน หรือมีสิทธิในการครอบครองอากาศยานดังกล่าวและได้รับอนุญาตจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมให้จดทะเบียนได้ โดยผู้ยื่นคำขอจะต้องเป็นบุคคลที่มีสัญชาติไทยเท่านั้น และในกรณีที่ เป็นบริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัด (1) จะต้องจดทะเบียนบริษัทตามกฎหมายไทย (2) ต้องไม่มีหุ้นชนิดออกให้แก่ผู้ถือ (3) กรรมการส่วนมากต้องมีสัญชาติไทย (4) ต้องมีสำนักงานใหญ่ของบริษัทตั้งอยู่ในราชอาณาจักร และ (5) หุ้นไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมดต้องเป็นของบุคคลในประเภทต่อไปนี้แต่ละประเภทโดยลำพัง หรือหลายประเภทรวมกัน ได้แก่ (ก) บุคคลธรรมดาซึ่งมีสัญชาติไทย และ/หรือ (ข) กระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล และ/หรือ (ค) บริษัทจำกัดหรือบริษัทมหาชนจำกัดซึ่งมีกระทรวง ทบวง กรมในรัฐบาล หรือบุคคลธรรมดาสัญชาติไทยถือหุ้นอยู่ไม่น้อยกว่าร้อยละ 51 ของหุ้นทั้งหมด

ในส่วนของอากาศยานที่จดทะเบียนในประเทศไทย (“อากาศยานไทย”) ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศต้องได้รับใบสำคัญการจดทะเบียนอากาศยานจากกรมการบินพลเรือนสำหรับอากาศยานไทยแต่ละลำ เพื่อแสดงว่าอากาศยานตามที่ระบุนั้นใบสำคัญได้จดทะเบียนในประเทศไทยแล้วตามอนุสัญญาชิคาโก และตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ

อากาศยานไทยจะสามารถทำการบินได้ต่อเมื่อได้รับใบสำคัญสมควรเดินอากาศ (Certificate of Airworthiness) ซึ่งออกโดยกรมการบินพลเรือน โดยกรมการบินพลเรือนจะออกใบสำคัญสมควรเดินอากาศเมื่อปรากฏว่าอากาศยานมีความเหมาะสมที่จะทำการบินโดยพิจารณาจากปัจจัยหลายประการ อาทิ แบบ โครงสร้าง และส่วนประกอบสำคัญของอากาศยาน รวมถึงผลการทดสอบ โดยการบินทดลองและการทดสอบอย่างอื่นตามที่กำหนดโดยกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ ใบสำคัญสมควรเดินอากาศแบบมาตรฐานมีอายุคราวละ 3 ปี และสามารถขอต่ออายุได้เมื่อกรมการบินพลเรือนเห็นว่าอากาศยานนั้นได้รับการบำรุงรักษาให้คงสภาพตามแบบที่ได้รับการรับรองและอยู่ในสภาพที่ใช้งานได้อย่างปลอดภัย

พระราชบัญญัติการเดินอากาศได้กำหนดให้มีคณะกรรมการการบินพลเรือนเพื่อกำหนดกฎเกณฑ์ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศและตามภาคผนวกของอนุสัญญาชิคาโก รวมถึง (ก) การกำหนดหลักเกณฑ์และวิธีการคำนวณค่าโดยสารและค่าระวางภายใต้ความเห็นชอบของรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม รวมถึงการกำหนดอัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารและค่าระวางสำหรับเครื่องบินขนส่งภายในประเทศตามที่กำหนดในกฎกระทรวงที่เกี่ยวข้อง และ (ข) การอนุมัติอัตราค่าบริการอำนวยความสะดวกในการเดินอากาศ ตามกฎกระทรวงคมนาคม อัตราขึ้นสูงสำหรับค่าโดยสารในเส้นทางบินภายในประเทศจะต้องเรียกเก็บตามระยะทางในอัตราไม่เกิน 30 บาทต่อกิโลเมตร ทั้งนี้ ตามประกาศกรมการบินพลเรือน เรื่อง การกำหนดอัตราค่าโดยสารของผู้ประกอบการขนส่งสำหรับเครื่องบินขนส่งภายในประเทศ ลงวันที่ 13 มกราคม 2553 เส้นทางบินที่มีระยะทางบินเกินกว่า 300 กิโลเมตร ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 13 บาทต่อกิโลเมตร และเส้นทางบินที่มีระยะทางบินไม่เกิน 300 กิโลเมตร และการเดินทางภาคพื้นดินไม่สะดวก ให้ผู้ประกอบการขนส่งกำหนดค่าโดยสารได้ไม่เกิน 22 บาทต่อกิโลเมตร

สิทธิการบินภายในประเทศ

ในการดำเนินบริการขนส่งทางอากาศแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศ สายการบินจำเป็นต้องได้รับการรับรองสิทธิการบินจากกรมการบินพลเรือน โดยกรมการบินพลเรือนเป็นหน่วยงานที่มีอำนาจในการกำหนดเส้นทางบินภายในประเทศและจัดสรรสิทธิในเส้นทางบินดังกล่าว โดยพิจารณาจากจำนวนผู้โดยสารที่ใช้บริการและความทั่วถึงของการให้บริการในแต่ละเส้นทางบิน

สิทธิการบินระหว่างประเทศ

ในการดำเนินบริการเดินอากาศระหว่างประเทศนั้นขึ้นอยู่กับสิทธิการบินซึ่งเกิดจากการเจรจาระหว่างรัฐบาลแห่งประเทศไทยกับรัฐบาลของประเทศอื่น โดยสิทธิการบินดังกล่าวได้รับการปกป้องเป็นพิเศษภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement) ระหว่างรัฐบาลของสองประเทศภายใต้การเจรจาในเรื่องความสามารถในการให้บริการการบินระหว่างประเทศ โดยที่ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศเป็นการเจรจาและตกลงภายใต้หลักพื้นฐานระหว่างรัฐบาลกับรัฐบาล สิทธิการบินที่ตกลงจึงเป็นสิทธิของรัฐบาลไทย ดังนั้น การขอรับสิทธิการบินระหว่างประเทศจำเป็นต้องได้รับการอนุมัติและจัดสรรโดยกรมการบินพลเรือน ทั้งนี้ ความสามารถของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่จะขยายเครือข่ายเส้นทางบิน การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และจำนวนที่นั่งโดยสารขึ้นอยู่กับการที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะสามารถขอรับสิทธิการบินและได้รับจัดสรรเวลาการใช้สนามบิน (time slots) ไปยังจุดหมายปลายทางเหล่านี้เพียงพอ

นอกเหนือจากการต้องได้รับจัดสรรสิทธิการบิน ผู้ประกอบการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศจะต้องปฏิบัติตามตารางการบินตามแนวทางที่สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) กำหนดไว้ ซึ่งแบ่งออกเป็น 2 ฤดู อันประกอบด้วย ตารางการบินในภาคฤดูร้อนและตารางการบินในภาคฤดูหนาว โดยตารางการบินในภาคฤดูหนาวเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนตุลาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนมีนาคม และตารางการบินในภาคฤดูร้อนเริ่มตั้งแต่วันที่อาทิตย์สุดท้ายของเดือนมีนาคมถึงวันเสาร์สุดท้ายของเดือนตุลาคมของแต่ละปี โดยทั่วไป บจ. ไทยแอร์เอเชีย จะจัดทำตารางการบินล่วงหน้าเป็นเวลาประมาณ 6 เดือน

ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement)

ณ วันที่ในเอกสารฉบับนี้ ประเทศไทยได้เข้าทำความตกลงทวิภาคีว่าด้วยการขนส่งทางอากาศ (Air Services Agreement) กับประเทศภาคี 99 ประเทศ ซึ่งเงื่อนไขของความตกลงแต่ละฉบับจะมีข้อกำหนดเกี่ยวกับสิทธิการบินต่างๆ ไว้ เช่น สิทธิในการลงจอด เส้นทางบิน ความจุของเที่ยวบิน การกำหนดพิกัดอัตราค่าขนส่ง (รวมถึงค่าระวางสินค้า) การขาย

และการตลาด กิจกรรมเชิงพาณิชย์ใดๆ และการอนุญาตดำเนินการ โดยสิทธิการบินที่ได้รับภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในรูปแบบทวิภาคีอยู่บนพื้นฐานของหลักเสรีภาพทางการบินต่างๆ ตามที่กำหนดไว้ใน Five Freedoms Agreement ทั้งนี้ ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศแต่ละฉบับอาจมีการปรับปรุงเป็นครั้งคราวได้เมื่อมีการร้องขอจากประเทศคู่สัญญา

ในส่วนของสิทธิการบินสำหรับการให้บริการเที่ยวบินแบบไม่ประจำนั้น โดยทั่วไปประเทศที่เป็นภาคีในอนุสัญญาชิคาโกจะให้สิทธิการบินแต่ฝ่ายเดียวในส่วนที่เกี่ยวกับน่านฟ้าของตนโดยตรงแก่สายการบินที่เกี่ยวข้อง ทั้งนี้ ประเทศเจ้าของสัญชาติของสายการบินดังกล่าวจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องเฉพาะในกรณีที่เกิดข้อพิพาทขึ้นเท่านั้น

แนวคิดในการเปิดเสรีการประกอบการขนส่งทางอากาศในกลุ่มประเทศสมาชิกอาเซียน หรือที่รู้จักกันในชื่อ Open Skies นั้นเริ่มต้นขึ้นในปี 2547 เพื่อที่จะทยอยผ่อนปรนข้อจำกัดต่างๆ และเพื่อให้เกิดความยืดหยุ่นตลอดจนให้สามารถดำเนินการให้บริการขนส่งทางอากาศในกลุ่มอาเซียนได้มากยิ่งขึ้นตามนโยบายที่ได้ริเริ่มขึ้นในปี 2547 นั้น อีกทั้งเพื่อที่จะสร้างตลาดการบินแบบหนึ่งเดียวในกลุ่มอาเซียนภายในปี 2558 ประเทศสมาชิกอาเซียนจึงได้ลงนามใน ASEAN Multilateral Agreement on Air Services ในปี 2552 และ ASEAN Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services ในเดือนพฤศจิกายน ปี 2553

สถานะของ บจ. ไทยแอร์เอเชีย ที่เป็นสายการบินที่รัฐกำหนด (Designated airline) ทำให้ บจ. ไทยแอร์เอเชียสามารถใช้สิทธิการบินที่ประเทศไทยมีอยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศซึ่งประเทศไทยเป็นประเทศสมาชิกได้ ทั้งนี้ แม้ว่ารัฐบาลจะสามารถอนุมัติให้สายการบินอื่นเป็นสายการบินที่รัฐกำหนดเพิ่มเติมได้ตามนโยบายการเปิดเสรี แต่สิทธิภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศดังกล่าว โดยเฉพาะสิทธิเกี่ยวกับความถี่และความจุของเที่ยวบิน อาจไม่ถูกกระทบกระเทือนจากการมีสายการบินที่รัฐกำหนดเพิ่มขึ้น โดยสายการบินที่รัฐกำหนดรายใหม่สามารถใช้สิทธิที่ประเทศไทยมีอยู่ภายใต้ความตกลงว่าด้วยการขนส่งทางอากาศในส่วนที่ประเทศไทยยังไม่ได้ใช้ได้ หรือรัฐบาลอาจเจรจากับรัฐคู่สัญญาเพื่อขอสิทธิการบินเพิ่มเติมสำหรับสายการบินที่รัฐกำหนดรายใหม่ แทนที่จะลดสิทธิทางการบินที่ บจ. ไทยแอร์เอเชีย มีอยู่

ค่าธรรมเนียมการเดินอากาศและค่าธรรมเนียมสนามบินภายในประเทศที่เรียกเก็บจากอากาศยาน

ตามพระราชบัญญัติการเดินอากาศ คณะกรรมการการบินพลเรือนมีอำนาจในการออกข้อบังคับเกี่ยวกับค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน ค่าธรรมเนียมโรงเก็บอากาศยาน และค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารออกจากสนามบิน โดยความเห็นชอบจากรัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคม โดยคณะกรรมการการบินพลเรือนจะเป็นผู้พิจารณากำหนดอัตราสูงสุดของอัตราค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยาน และค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศยาน รวมทั้งค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินของผู้โดยสารที่เรียกเก็บโดย บมจ. ท่าอากาศยานไทย และผู้ประกอบการกิจการสนามบินรายอื่นๆ

3.12 ภาพรวมสถานะตลาดและอุตสาหกรรม

ข้อมูลในส่วนนี้รวมถึงเนื้อหาทั้งหมด (ทั้งที่เป็นจริง ที่เป็นการประมาณการ และการคาดการณ์) ไม่เพียงแต่เฉพาะส่วนที่เกี่ยวข้องกับอุปสงค์ การผลิต จำนวนผู้โดยสาร จำนวนเที่ยวบิน และส่วนแบ่งทางการตลาด เป็นข้อมูลที่ได้มาจาก Strategic Airport Planning Ltd (“S-A-P”) ซึ่งเป็นบริษัทที่ปรึกษาทางการบินซึ่งเชี่ยวชาญในการจัดเตรียมการคาดการณ์ทางอุตสาหกรรมการบิน และแผนธุรกิจเชิงกลยุทธ์ ซึ่งมาจากรายงานฉบับเต็มของ S-A-P ซึ่งได้สำเนาไว้ในเอกสารแนบ 5 ของเอกสารฉบับนี้ เว้นแต่จะได้ระบุเป็นอย่างอื่น ทั้งนี้ บริษัทฯ มิได้ให้การรับรองต่อความถูกต้องของข้อมูลดังกล่าว แหล่งข้อมูลเหล่านี้รวมถึงข้อมูลซึ่งได้มาจาก S-A-P เป็นไปตามสมมติฐานทางเศรษฐศาสตร์และสมมติฐานอื่นๆ ซึ่งอาจ

พิสูจน์ได้ว่าไม่ถูกต้อง และบริษัทฯ ผู้ซื้อหลักทรัพย์เบื้องต้นในต่างประเทศ (Initial Purchasers) หรือผู้ร่วมจัดการการจัดจำหน่ายและรับประกันการจัดจำหน่ายหลักทรัพย์ตลอดจนที่ปรึกษาของบริษัทฯ หรือของบุคคลข้างต้น มิได้ดำเนินการตรวจสอบข้อมูลดังกล่าว ผู้ลงทุนควรตระหนักว่า ข้อมูลภาวะอุตสาหกรรมบางประการที่ปรากฏในส่วนนี้ เป็นการประมาณการ โดยปราศจากการรับรองยืนยันอย่างเป็นทางการจากบริษัท หรือแหล่งข้อมูลที่เชื่อถือได้ในประเทศ และไม่ควรถือถือเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้อย่างยิ่ง

รายงานฉบับนี้ กล่าวถึงการคาดการณ์และการประมาณการต่างๆ ในอนาคต (Forward-looking estimates) ทั้งนี้ข้อความในลักษณะที่เป็นการคาดการณ์ในอนาคตนั้นมีที่มาจากสมมติฐานและการประมาณการต่างๆ ซึ่งโดยสภาพแล้วอยู่ภายใต้ความเสี่ยงและความไม่แน่นอนต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับความสำเร็จของสมมติฐานและการประมาณการที่นำมาอ้างอิง ซึ่งอาจเกิดขึ้นได้และความเปลี่ยนแปลงหรือการพัฒนาที่อาจเกิดขึ้นในทางสังคม เศรษฐกิจ ธุรกิจ อุตสาหกรรมการตลาด กฎหมาย รัฐบาล และเหตุและเงื่อนไขของกฎเกณฑ์ต่างๆ ตลอดจนการกระทำหรือละเว้นการกระทำของผู้อื่น

สมมติฐานเกี่ยวกับสิ่งต่างๆ ที่กล่าวมาข้างต้นนั้นเป็นการประเมินถึงสภาพเศรษฐกิจในอนาคต สภาพการแข่งขันในตลาด รัฐบาลในอนาคต และการตัดสินใจทางธุรกิจ ซึ่งเป็นเรื่องที่ยากหรือเป็นไปได้ที่จะคาดการณ์ได้ถูกต้อง ผลที่เกิดขึ้นจริงและเหตุการณ์ในอนาคตอาจแตกต่างจากการประมาณการดังกล่าวอย่างมีนัยสำคัญ ผู้ลงทุนไม่ควรยึดถือในข้อความดังกล่าวว่าเป็นข้อมูลที่เชื่อถือได้อย่างยิ่ง หรือเชื่อมั่นในความสามารถของ S-A-P หรือบุคคลภายนอกอื่นใดในการคาดการณ์ผลประกอบการหรือแนวโน้มของอุตสาหกรรมในอนาคตว่าจะถูกต้อง รายงานฉบับนี้ประกอบด้วยข้อมูลและการวิเคราะห์จากแหล่งต่างๆ ทั้งภาครัฐและเอกชน ในส่วนของแหล่งข้อมูลต่างๆ ที่ถูกอ้างอิงในส่วนนี้ S-A-P ยืนยันว่า S-A-P ได้รับความอนุญาตให้อ้างอิงถึงแหล่งข้อมูลดังกล่าวได้ ถึงแม้ S-A-P เชื่อว่าข้อมูลมีความถูกต้อง แต่ก็ไม่สามารถรับประกันถึงความสมบูรณ์ของข้อมูลดังกล่าว จำนวนตัวเลขบางจำนวนในรายงานฉบับนี้เป็นจำนวนตัวเลขที่ไม่มีเศษของจำนวนดังกล่าว สำหรับข้อมูลทางการเงินและการดำเนินกิจการสำหรับกลุ่มสายการบินบางกลุ่ม อาจรวมถึงการระวางขนส่งและกิจการอื่นๆ ด้วย

1. ภาพรวมทั่วไปของอุตสาหกรรมการบิน

1.1 ประวัติความเป็นมา

จากข้อมูลของสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association - IATA) ภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเป็นตลาดอุตสาหกรรมการบินที่ใหญ่ที่สุดในปี 2552 โดยคาดการณ์ว่าอัตราการเติบโตของภูมิภาคนี้จะยังคงความแข็งแกร่งต่อไปอีกใน 20 ปีข้างหน้า ทั้งนี้ หากจำนวนประชากรในเอเชียที่ใช้บริการสายการบินอยู่ในอัตราเดียวกันกับจำนวนประชากรในสหรัฐอเมริกาที่ใช้บริการสายการบินต่อปี อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกจะมีขนาดเพิ่มขึ้นถึงสามเท่า โดยอัตราการเติบโตที่เข้มแข็งในอดีตและอัตราการเติบโตที่คาดการณ์ไว้ในอนาคตสำหรับอุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เป็นผลมาจากปัจจัยต่างๆ หลายประการ ซึ่งรวมถึง ความพยายามเปิดเสรีทางการตลาด (market liberalization) และการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่ง

กิจกรรมการบินในประเทศไทยเติบโตขึ้นอย่างมากในช่วงสองถึงสามทศวรรษที่ผ่านมา ซึ่งส่วนหนึ่งเป็นผลมาจากการเปิดเสรีทางการตลาด (market liberalization) และปัจจัยการเติบโตทางเศรษฐกิจซึ่งส่งผลต่อภูมิภาคเอเชียทั้งหมด แนวโน้มที่เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียบางอย่างเห็นได้อย่างชัดเจนในประเทศไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งแนวโน้มของสายการบินราคาประหยัด (Low-Cost Carrier : LCC) ปัจจัยดังกล่าวส่งผลให้ค่าเฉลี่ยการเติบโตการเดินทางทางอากาศต่อปีสูงขึ้นถึงร้อยละ 4.4 ระหว่างปี 2548 จนถึงปี 2553 แม้ว่าเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ภัยธรรมชาติ และวิกฤตเศรษฐกิจจะทำให้การเติบโตในช่วงระยะเวลาดังกล่าวหยุดชะงักไปหลายครั้งก็ตาม

อุปสงค์ในการเดินทางทางอากาศไปยัง จาก และภายในประเทศไทยได้รับการผลักดันจากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศ รวมทั้งการเดินทางที่เกี่ยวข้องกับธุรกิจ และการท่องเที่ยวจากในประเทศไปยังต่างประเทศ โดยสิ่งอำนวยความสะดวกด้านการท่องเที่ยวของประเทศไทยได้รับการพัฒนาเป็นอย่างดีและดึงดูดนักท่องเที่ยวจากทั่วโลก ทั้งนี้ กิจกรรมการบินมากกว่าหนึ่งที่ท่าอากาศยานหลักๆ ในประเทศไทยดำเนินการโดยสายการบินที่มีฐานประกอบการในประเทศไทยใหญ่ที่สุด 4 สายการบิน ได้แก่ การบินไทย ไทยแอร์เอเชีย บางกอกแอร์เวย์ และนกแอร์

1.2 กิจกรรมการบินในประเทศไทย

1.2.1 การเคลื่อนไหวของผู้โดยสารทางอากาศในอดีต

กิจกรรมการเดินทางของผู้โดยสารทางอากาศ ณ ท่าอากาศยานพาณิชย์ในประเทศไทย¹ มีอัตราเพิ่มขึ้นเฉลี่ยต่อปีเท่ากับร้อยละ 4.4 นับตั้งแต่ปี 2548 ถึงปี 2553 และมีการเติบโตที่แข็งแกร่งขึ้นหลายปีในช่วงระยะเวลาดังกล่าว ทั้งนี้ ภัยธรรมชาติและความสะดวกสบายในการเมืองภายในประเทศได้ส่งผลกระทบต่ออัตราการเติบโตของกิจกรรมการบิน อย่างไรก็ตาม แม้ว่าจะมีเหตุการณ์ต่างๆ ดังกล่าว ประเทศไทยยังคงมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมสูงในช่วงหลายปีที่ผ่านมา

การบินไทยเป็นผู้ให้บริการผู้โดยสารทางอากาศรายใหญ่ที่สุดในประเทศไทย ลำดับที่สองคือไทยแอร์เอเชีย ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดสายการบินเดียวที่ให้บริการการบินทั้งในประเทศและระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ทั้งนี้ ไทยแอร์เอเชียและนกแอร์ประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดบนเส้นทางภายในประเทศ

ตั้งแต่มีการดำเนินกิจการสายการบินราคาประหยัดในประเทศเมื่อปี 2547 โดยเริ่มจากไทยแอร์เอเชีย กิจการสายการบินราคาประหยัด ณ ท่าอากาศยานในประเทศไทยได้ก่อให้เกิดความเปลี่ยนแปลงอย่างมากต่อตลาด ซึ่งรวมถึง ราคาบัตรโดยสารที่ลดลงและส่งผลให้การเดินทางทางอากาศในประเทศมีมากขึ้น ในระหว่างปี 2549 ถึงปี 2553 การให้บริการผู้โดยสารทางอากาศของไทยแอร์เอเชีย ณ ท่าอากาศยานของ ทอท เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 7.9 เป็นร้อยละ 12.7 โดยการให้บริการผู้โดยสารทางอากาศของสายการบินราคาประหยัดทั้งหมด ณ ท่าอากาศยานต่างๆ เพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15.0 เป็นร้อยละ 20.0 ของกิจกรรมการบินทั้งหมดในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

1.2.2 การให้บริการผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินภายในประเทศ

ในช่วงเดือนตุลาคม 2554² การบินไทยให้บริการจำนวนที่น้อยที่สุดสำหรับเที่ยวบินภายในประเทศจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (ร้อยละ 50.2 ของจำนวนที่นั่งเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมด) และท่าอากาศยานทั่วประเทศ (ร้อยละ 34.2) ไทยแอร์เอเชียซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดให้บริการจำนวนที่นั่งภายในประเทศจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ (ร้อยละ 31.4) และท่าอากาศยานทั่วประเทศ (ร้อยละ 23.0) มากเป็นอันดับสอง ส่วนนกแอร์ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดที่มีฐานประกอบการอยู่ที่ท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมือง ให้บริการจำนวนที่นั่งภายในประเทศจากท่าอากาศยานทั่วประเทศเป็นอันดับสาม ทั้งนี้ จำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อเที่ยวบินภายในประเทศของการบินไทยอยู่ที่ 251 ที่นั่งต่อหนึ่งเที่ยวบิน ส่วนไทยแอร์เอเชียและนกแอร์ ซึ่งเป็นสายการบินราคาประหยัดมีจำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อเที่ยวบินภายในประเทศอยู่ที่ 180 ที่นั่ง และ 129 ที่นั่งต่อหนึ่งเที่ยวบิน ตามลำดับ

¹ รวมถึงท่าอากาศยานที่บริหารจัดการโดย ทอท. และกรมการการบินพลเรือน ซึ่งมีท่าอากาศยานพาณิชย์เกือบทั้งหมดในประเทศไทยอยู่ในสังกัดของสองหน่วยงานดังกล่าว ส่วนท่าอากาศยานพาณิชย์อื่นๆ เป็นท่าอากาศยานขนาดเล็กซึ่งมีจำนวนไม่มากนัก และบริหารจัดการโดยภาคเอกชน

² ได้แก่ เที่ยวบินต่างๆ ที่ให้บริการผู้โดยสาร ณ ท่าอากาศยานทุกแห่งในประเทศไทย ซึ่งรวมถึง ท่าอากาศยานที่อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ ทอท. กรมการการบินพลเรือน และภาคเอกชนอื่นๆ ในระหว่างวันที่ 1-7 ตุลาคม 2554

1.2.3 การให้บริการผู้โดยสาร โดยเที่ยวบินระหว่างประเทศ

ในช่วงเดือนตุลาคม 2554² การบินไทยให้บริการจำนวนที่นั่งระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานต่างๆ ทั่วประเทศเป็นอันดับหนึ่ง และกลุ่มแอร์เอเชียให้บริการจำนวนที่นั่งระหว่างประเทศจากท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต (HKT) และท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ (CNX) เป็นอันดับหนึ่ง โดยสายการบินของกลุ่มแอร์เอเชียมีอัตราการขายจำนวนที่นั่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกอยู่ที่ร้อยละ 9.7 ของจำนวนที่นั่งสำหรับเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกทั้งหมดทั่วประเทศ ทั้งนี้ การบินไทยมีจำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกอยู่ที่ 311 ที่นั่งต่อหนึ่งเที่ยวบิน ส่วนสายการบินของกลุ่มแอร์เอเชียมีจำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกอยู่ที่ 180 ที่นั่งต่อหนึ่งเที่ยวบิน ส่วนสายการบินอื่นๆ ทั้งหมดมีจำนวนที่นั่งเฉลี่ยต่อเที่ยวบินระหว่างประเทศขาออกอยู่ที่ 226 ที่นั่งต่อหนึ่งเที่ยวบิน

2. การคาดการณ์กิจกรรมการบินในอนาคต

จากข้อมูลของ The Boeing Company (Boeing) การเดินทางทางอากาศของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยวัดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) มีอัตราเพิ่มขึ้นสูงที่สุดแห่งหนึ่งในโลกในช่วงระยะเวลาที่ผ่านมา และคาดการณ์ว่า จะยังคงมีอัตราการเติบโตที่แข็งแกร่งต่อไปในอนาคต ทั้งนี้ จากข้อมูลของ Boeing การเดินทางทางอากาศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกมีปริมาณสูงอยู่แล้ว โดยคิดเป็นอัตราร้อยละ 27 ของการเดินทางทางอากาศทั่วโลก

Boeing คาดการณ์ว่าปริมาณการเดินทางทางอากาศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก จะยังคงมีอัตราการเติบโตที่แข็งแกร่งต่อไปในอนาคต นอกจากนี้ Boeing ยังคาดการณ์ว่าปริมาณการเดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยวัดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) จะมีการเติบโตในอัตราเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 6.9 ตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2573 และ Boeing คาดว่าปริมาณการเดินทางทางอากาศ (โดยวัดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs)) ไปยัง จาก และภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะมีการเติบโตในอัตราเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 6.7 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

ภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่มีพลวัตในด้านการเดินทางทางอากาศมากที่สุดภูมิภาคหนึ่งในโลก การเดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยวัดจากปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) เพิ่มขึ้นอยู่ในอัตราเติบโตเฉลี่ยต่อปี (Compound Average Annual Growth Rate: CAAGR) ที่ร้อยละ 6.9 ตั้งแต่ปี 2528 ถึงปี 2553 แม้ว่าอัตราการเติบโตในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะลดลงไปบ้างในช่วงวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่ผ่านมา แต่ก็มีคาดการณ์ว่าปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคจะสูงขึ้นอย่างแข็งแกร่งในอนาคตในอัตราเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 7.4 ตั้งแต่ปี 2553 ถึงปี 2573 จากการเปรียบเทียบ สามารถคาดการณ์ได้ว่าปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกจะสูงขึ้นในอัตราเฉลี่ยสะสมต่อปีที่ร้อยละ 6.9 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

3. ปัจจัยในการเติบโตและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยดังกล่าวต่อการเดินทางทางอากาศ

ในอดีต กิจกรรมการเดินทางทางอากาศมีความสัมพันธ์อย่างใกล้ชิดกับเศรษฐกิจในภาพรวม ทั้งนี้ วัดจากผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (GDP) ในช่วงสี่ทศวรรษที่ผ่านมา กิจกรรมของสายการบินต่างๆ ทั่วโลกมีการเติบโตในอัตราเฉลี่ยต่อปีสูงกว่าผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของโลกประมาณสองเท่า โดยตั้งแต่ปี 2514 จนถึง ปี 2553 ผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศของโลกเติบโตขึ้นในอัตรา CAAGR ที่ร้อยละ 3.1 ในขณะที่ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (RPKs) ของสายการบินทั่วโลกสูงขึ้นในอัตรา CAAGR ที่ร้อยละ 6.0

1.1 ผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศ

3.1.1 ผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนและกิจกรรมการเดินทางทางอากาศ

ในพื้นที่ส่วนใหญ่ของโลก ระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนมีความสัมพันธ์กับระดับการเดินทางทางอากาศต่อคน โดยประเทศที่มีระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนสูง มีแนวโน้มที่จะมีระดับการเดินทางทางอากาศต่อคนสูงตามไปด้วย ในขณะที่ประเทศที่มีระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนต่ำ มีแนวโน้มที่จะมีระดับการเดินทางทางอากาศต่อคนต่ำกว่าระดับการเดินทางทางอากาศโดยเฉลี่ย นอกจากนี้ ประเทศที่ล้อมรอบด้วยผิวน้ำหรือมีทางเลือกวิธีการเดินทางที่จำกัดมีแนวโน้มที่จะมีระดับการเดินทางทางอากาศสูงกว่าระดับการเดินทางทางอากาศโดยเฉลี่ยในประเทศอื่นๆ

แนวโน้มการเดินทางในประเทศไทยกับระดับรายได้ประชากรต่อคนมีความสัมพันธ์ต่อกันสูงกว่าประเทศอื่นๆ ที่มีระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนในระดับเดียวกัน ซึ่งบางส่วนเป็นผลมาจากการที่ประเทศไทยมีระดับอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวภายในประเทศที่แข็งแกร่ง สำหรับประเทศอื่นๆ เช่น ประเทศเกาหลีใต้และญี่ปุ่น ซึ่งมีระบบการขนส่งทางบกที่ดี จะมีระดับการเดินทางทางอากาศภายในประเทศต่อคนต่ำกว่าประเทศอื่นๆ

ตามที่คาดการณ์ว่าระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนของประเทศไทยจะสูงขึ้น อุปสงค์ทางการเดินทางก็ควรจะสูงขึ้นและอยู่ในระดับที่สูงเมื่อเปรียบเทียบกับประเทศอื่นๆ ที่มีระดับผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนในระดับเดียวกัน

3.1.2 การเติบโตของผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศของบางประเทศในเอเชีย

ในช่วงระหว่างปี 2543 ถึงปี 2553 หลายประเทศในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกมีอัตราการเติบโตของผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศในสกุลเงินดอลลาร์สหรัฐสูง โดยในช่วงระหว่างปี 2548 ถึงปี 2553 ผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศของประเทศจีนมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยสะสมต่อปีอยู่ที่ร้อยละ 16.6 ซึ่งสูงกว่าประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่ในโลก ในขณะที่ผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศของประเทศไทยเติบโตในอัตรา CAAGR ที่ร้อยละ 7.3 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

จากข้อมูลของกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) มีการคาดการณ์ว่าประเทศไทยจะมีรายได้เฉลี่ยต่อคนสูงขึ้นร้อยละ 6.6 ต่อปี ในระหว่างปี 2553 ถึงปี 2558 สำหรับประเทศจีน มีการคาดการณ์ว่าผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศต่อคนในช่วงระยะดังกล่าวจะมีอัตราการเติบโตอยู่ที่ร้อยละ 11.7

3.2 ผลกระทบของการเติบโตทางเศรษฐกิจที่มีต่อการเดินทางทางอากาศในเอเชีย

อัตราค่าจ้างที่สูงขึ้นและการกระจายความมั่งคั่งออกไปอย่างกว้างขวางในประเทศที่กำลังพัฒนาอย่างรวดเร็วในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก น่าจะส่งผลให้จำนวนประชากรที่มีศักยภาพในการเดินทางทางอากาศสูงขึ้น โดยในช่วงปี 2552 – 2553 ผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศของไทยสูงขึ้นร้อยละ 11.7 ซึ่งสูงกว่าประเทศอื่นๆ ส่วนใหญ่ในภูมิภาคและในโลก ทั้งนี้ เนื่องจากประเทศไทยและประเทศเพื่อนบ้านมีอัตราการเติบโตอย่างต่อเนื่องแม้จะมีวิกฤตเศรษฐกิจและวิกฤตอื่นๆ ก็ตาม และเนื่องจากประเทศอื่นๆ ในเอเชียได้ฟื้นตัวและคาดว่าจะมีอัตราการเติบโตในอนาคต สายการบินที่มีฐานประกอบการในประเทศไทยและในต่างประเทศย่อมมีโอกาสที่จะได้รับประโยชน์จากอุปสงค์การเดินทางทางอากาศที่สูงขึ้นอันเป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจภายในภูมิภาค

ในปัจจุบันมีคนไทยจำนวนไม่มากที่เดินทางทางอากาศ โดย S-A-P กรุป (S-A-P) คาดการณ์ว่าเมื่อเศรษฐกิจของประเทศไทยพัฒนาขึ้น และคนที่มียอดรายได้ปานกลางมีสัดส่วนสูงขึ้นและกลายเป็นคนส่วนใหญ่ของประเทศ อุปสงค์การเดินทางทางอากาศจะสูงขึ้น นอกจากนี้ S-A-P คาดการณ์ว่าการเติบโตของผลกระทบต่อมวลรวมภายในประเทศและรายได้ต่อคนที่แข็งแกร่งและต่อเนื่อง อัตราความยากจนที่ลดลง และการเพิ่มขึ้นของรายได้ จะทำให้อุปสงค์การใช้บริการของสายการบินในเอเชียและในประเทศไทยมีมากขึ้น

3.3 การขยายตัวของจำนวนประชากรและเมือง

อัตราการขยายตัวของจำนวนประชากรส่งผลกระทบต่อประเทศที่มีประชากรเป็นจำนวนมากในเอเชีย ทั้งนี้ เพราะอัตราการขยายตัวของจำนวนประชากรเพียงเล็กน้อยจะส่งผลให้มีจำนวนประชากรโดยรวมเพิ่มขึ้นเป็นจำนวนมาก โดยกองทุนการเงินระหว่างประเทศ (IMF) คาดการณ์ว่าจำนวนประชากรในประเทศไทยจะมีการขยายตัวในอัตรา CAAGR ที่ร้อยละ 0.6 ตั้งแต่ปี 2553 ถึง 2558 และจำนวนประชากรในประเทศจีนจะขยายตัวในอัตรา CAAGR ที่ร้อยละ 0.5

อัตราการขยายตัวของเมืองสามารถเป็นตัวชี้วัดถึงแนวโน้มของการเดินทางทางอากาศได้ เนื่องจากผู้ที่อาศัยในเมืองมีระดับรายได้เฉลี่ยสูงกว่าและพักอาศัยใกล้กับบริเวณที่ตั้งของท่าอากาศยานมากกว่าผู้ที่ไม่ได้อาศัยอยู่ในเมือง นอกจากนี้มีการคาดการณ์ว่าการพัฒนาศูนย์กลางของเมืองที่มีอยู่แล้วและศูนย์กลางของเมืองใหม่จะทำให้เกิดจุดหมายปลายทางใหม่สำหรับการเดินทางภายในภูมิภาคเอเชีย โดยในปี 2553 อัตราการขยายตัวของเมืองในประเทศไทยอยู่ที่ร้อยละ 34.0 ประเทศจีนอยู่ที่ร้อยละ 47.0 และทั่วโลกอยู่ที่ร้อยละ 50.4 ทั้งนี้ สหประชาชาติ (UN) คาดการณ์ว่าในปี 2563 อัตราการขยายตัวของเมืองในประเทศไทยจะอยู่ที่ร้อยละ 38.9 ประเทศจีนจะอยู่ที่ร้อยละ 55.0 และทั่วโลกจะอยู่ที่ร้อยละ 54.4

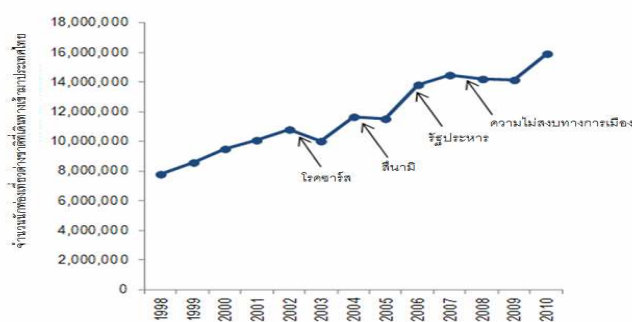
3.4 การค้าขายและการท่องเที่ยว

ระหว่างปี 2552 ถึงปี 2553 อัตราการเดินทางและการท่องเที่ยวระหว่างประเทศสำหรับประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เพิ่มขึ้นอย่างแข็งแกร่ง โดยอัตรานักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยในปี 2553 สูงกว่าปี 2552 ถึงร้อยละ 12.6 ในขณะที่ประเทศจีนมีอัตรานักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศสูงขึ้นเพียงร้อยละ 9.4 ทั้งนี้ เนื่องจากนักท่องเที่ยวจากประเทศจีนและประเทศอื่นๆ ในเอเชียยังคงเดินทางภายในภูมิภาคอย่างต่อเนื่อง จึงคาดการณ์ได้ว่าอัตราการเดินทางทางอากาศภายในภูมิภาคจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องตามไปด้วย

ตามที่ปรากฏในแผนภูมิข้างล่าง จำนวนนักท่องเที่ยวที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทยมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้นในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา แม้จะมีเหตุการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อทางลบต่างๆ เหล่านี้ก็ตาม:

- ในช่วงปลายปี 2545 มีการพบคนไข้คนแรกที่ติดเชื้อ SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome) ในเอเชีย และมีการแพร่กระจายอย่างรวดเร็วไปยังพื้นที่อื่นๆ ในช่วงปี 2546
- เกิดเหตุสึนามิเมื่อปี 2547 เนื่องจากมีแผ่นดินไหวในมหาสมุทรอินเดีย ทำให้มีผู้เสียชีวิตประมาณ 230,000 ในภูมิภาคนี้ ประเทศไทยเป็นหนึ่งในสี่ประเทศที่ได้รับผลกระทบจากสึนามิครั้งดังกล่าวนมากที่สุด และทำให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของประเทศไทยซบเซาลงอย่างมากหลังจากเหตุสึนามิ
- เมื่อเดือนกันยายน 2549 เกิดการรัฐประหารรัฐบาลนายกรัฐมนตรี ทักษิณ ชินวัตร
- ในช่วงระหว่างปี 2551 ถึง 2552 เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองในประเทศไทย โดยมีการประท้วงและเหตุความรุนแรงเกิดขึ้นมากมาย ซึ่งส่งผลกระทบต่ออุปสงค์การท่องเที่ยว

จำนวนนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาในประเทศไทย



แหล่งที่มา: ข้อมูลจากการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย เดือนตุลาคม 2554

การเดินทางทางอากาศเป็นวิธีการที่ใช้ในการเดินทางเข้าประเทศไทยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 77.7 ของการเดินทางของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เข้ามาในประเทศไทยในปี 2553 โดยในปี 2553 ร้อยละ 28.5 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้ามาประเทศไทยมีสัญชาติของประเทศในกลุ่มอาเซียน และร้อยละ 22.8 เป็นนักท่องเที่ยวที่มีสัญชาติของประเทศอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย ซึ่งรวมถึงประเทศจีน ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 7.0 ของนักท่องเที่ยวต่างชาติที่เดินทางเข้าประเทศไทยทั้งหมด

3.2 ปัจจัยอื่นๆ สำหรับการเติบโตของการบิน

ในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา การแข่งขันด้านราคาของสายการบินต่างๆ เพิ่มขึ้น เนื่องมาจากสายการบินราคาประหยัดมีส่วนแบ่งทางการตลาดเพิ่มสูงขึ้น และการที่สายการบินต่างๆ ต้องต่อสู้กับปัญหาทางการเงินและการแข่งขันทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินมีประสิทธิภาพดีขึ้นและผู้โดยสารสามารถเดินทางได้ในราคาที่ต่ำลง โดย S-A-P คาดการณ์ว่าแรงกดดันให้ลดราคาบัตรโดยสารลงจะยังคงมีอยู่ ซึ่งจะส่งผลให้เกิดอุปสงค์สูงขึ้น โดยการที่ทวีปเอเชียมีสภาพภูมิประเทศที่ใหญ่และถูกแบ่งแยกเป็นหลายส่วนด้วยผืนน้ำ ตลอดจนการไม่มีการขนส่งทางทะเลหรือทางบกที่สามารถเป็นคู่แข่งที่เท่าเทียมกับการขนส่งทางอากาศได้ ทำให้ตลาดการเดินทางทางอากาศเติบโตขึ้น นอกจากนี้ การที่มีบัตรโดยสารเครื่องบินราคาประหยัดที่แพร่หลายในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกทำให้หลายคนมีทางเลือกในการเดินทางทางอากาศแทนการเดินทางทางบก

S-A-P คาดการณ์ว่าประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก โดยเฉพาะประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และเอเชียเหนือจะยกเลิกข้อจำกัดทางด้านกฎระเบียบในการให้บริการการบินต่อไป ซึ่งจะทำให้มีการแข่งขันเพิ่มขึ้นและมีการลดราคาบัตรโดยสารเครื่องบิน และค่าระวางขนส่งลง

นอกจากนี้ S-A-P คาดการณ์ว่าทั้งภาครัฐและภาคเอกชนจะยังคงใช้เงินลงทุนในท่าอากาศยาน ระบบการควบคุมจราจรทางอากาศ และเครื่องบิน เพื่อสนับสนุนอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและการพัฒนาทางเศรษฐกิจอื่นๆ ทั้งนี้ จากการลงทุนในอาคารผู้โดยสารและลานจอดเครื่องบิน ประกอบกับการเพิ่มขึ้นของอุปสงค์ด้านกิจกรรมการบิน ทำให้ท่าอากาศยานต่างๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก มีอัตราการเติบโตอย่างแข็งแกร่งในช่วงทศวรรษที่ผ่านมา โดยข้อมูลจากสภาท่าอากาศยานระหว่างประเทศระบุว่าในปี 2553 ท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการมากที่สุดเป็นอันดับที่ 17 ของโลกและเป็นอันดับที่ 5 ในภูมิภาคเอเชีย

3.2 การพัฒนาของสายการบินราคาประหยัด

ความสำเร็จของสายการบินราคาประหยัดทั่วโลกทำให้สายการบินที่ให้บริการผู้โดยสารแบบดั้งเดิมหลายสายการบินเน้นการเพิ่มประสิทธิภาพในการดำเนินงานมากขึ้น มีการจัดตั้งบริษัทย่อยเพื่อประกอบธุรกิจสายการบินราคาประหยัดและทำการแข่งขันกับสายการบินราคาประหยัดที่เกิดขึ้นใหม่ซึ่งเพิ่งเริ่มดำเนินกิจการ ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ของ Boeing ในส่วนของข้อมูลเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ ทั่วโลกสำหรับเดือนตุลาคม 2554 ปรากฏว่าสายการบินราคาประหยัดมีส่วนแบ่งของจำนวนเที่ยวบินทั่วโลกที่ร้อยละ 26 ทั้งนี้ ระหว่างปี 2553 ถึง 2554 ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก สายการบินราคาประหยัดสามารถขายที่นั่งได้เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 14 ส่วนอัตราการขายที่นั่งของสายการบินราคาประหยัดที่ทำการบินไปยังและมาจากภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 21 ในช่วงระยะเวลาเดียวกัน

แม้ว่าการเริ่มให้บริการการบินของสายการบินราคาประหยัดในระดับที่มีนัยสำคัญเกิดขึ้นในเอเชียซีกว่าในสหรัฐอเมริกาและยุโรป แต่การให้บริการของสายการบินราคาประหยัดในเอเชียก็เติบโตอย่างรวดเร็วในช่วงทศวรรษที่ผ่านมาและยังคงเติบโตอย่างรวดเร็วต่อไป โดยทั่วไปสายการบินราคาประหยัดจะมีค่าใช้จ่ายในการดำเนินธุรกิจ ซึ่งวัดจากค่าใช้จ่ายต่อที่นั่งต่อกิโลเมตร (CASKs) ต่ำกว่าสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบอย่างมาก นอกจากนี้ แม้ว่าจะรายได้ต่อ

ปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASKs) ของสายการบินราคาประหยัดมักจะต่ำกว่าของสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ แต่รายได้ของสายการบินราคาประหยัดมีแนวโน้มที่จะสูงขึ้นเนื่องจากสายการบินราคาประหยัดมีส่วนแบ่งทางการตลาดสูงขึ้น และตลาดของสายการบินราคาประหยัดเริ่มที่จะเติบโตขึ้น ดังที่จะเห็นได้จากการเพิ่มขึ้นของรายได้ต่อปริมาณการผลิตด้านผู้โดยสาร (RASK) ของสายการบินราคาประหยัด

3.6.1 ผลกระทบของสายการบินราคาประหยัดต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

การเริ่มต้นและการเติบโตของสายการบินราคาประหยัดส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในเอเชีย ดังนี้

- การแข่งขันของสายการบินราคาประหยัดเป็นการกระตุ้นให้สายการบินที่ดำเนินกิจการมาก่อนแล้ว ดำเนินงานอย่างมีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งทำให้อัตราเฉลี่ยของราคาบัตรโดยสารเครื่องบินต่ำลงและกระตุ้นให้เกิดอุปสงค์เพิ่มมากขึ้นไปทั่วทั้งตลาด
- ผู้ให้บริการทำอากาศยานในมาเลเซียและสิงคโปร์ได้ลงทุนก่อสร้างอาคารผู้โดยสารสำหรับสายการบินราคาประหยัดโดยเฉพาะ ส่งผลให้เกิดการลดค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของสายการบินต่างๆ ลงได้
- การเติบโตอย่างรวดเร็วในการเดินทางทางอากาศซึ่งเป็นผลมาจากการให้บริการของสายการบินราคาประหยัดได้กระตุ้นให้รัฐบาลบางประเทศ และผู้ให้บริการทำอากาศยานบางแห่งเปิดเสรีในการทำข้อตกลงการบินแบบทวิภาคี

ในช่วงระยะเวลาเจ็ดวันแรกของเดือนตุลาคม 2554 สายการบินราคาประหยัดได้ให้บริการเที่ยวบินภายในประเทศไทยคิดเป็นร้อยละ 53 ของจำนวนเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมดและให้บริการเที่ยวบินจาก 13 เมืองหลักอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก คิดเป็นร้อยละ 19 ของจำนวนเที่ยวบินจาก 13 เมืองหลักอื่นๆ ในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ทั้งหมด

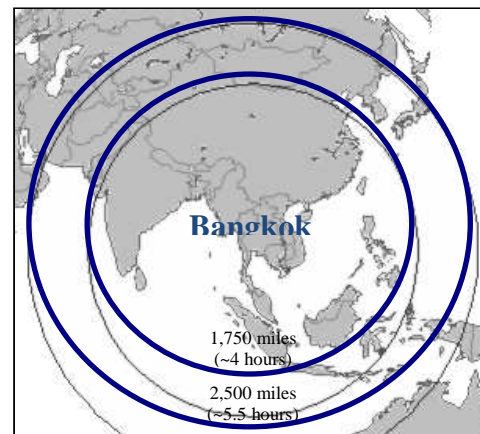
3.7 โครงสร้างพื้นฐานของสายการบิน

สายการบินหลายสายในเอเชียมีแผนการที่จะทำการเปลี่ยนเครื่องบินของคนอย่างมีนัยสำคัญ การนำเครื่องบินใหม่ที่มีประสิทธิภาพสูงกว่ามาใช้ในการให้บริการผู้โดยสารของสายการบิน จะทำให้ต้นทุนในการดำเนินงานระยะยาวลดลง และ จะทำให้ต้นทุนในการให้บริการผู้โดยสารต่อหัวโดยรวมลดลง ทั้งนี้ ขึ้นอยู่กับโครงสร้างทางการเงินในการดำเนินการดังกล่าว ซึ่งจะส่งผลให้ราคาเฉลี่ยของบัตรโดยสารเครื่องบินลดลงและอุปสงค์เพิ่มขึ้น

3.8 โอกาสการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชียในอนาคต

S-A-P เชื่อว่าตลาดภายในประเทศและตลาดระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้จะมีอัตราการเติบโตในระยะยาว โดยมีสาเหตุหลายประการดังนี้

- อยู่ใกล้ภูมิภาคที่มีจำนวนประชากรสูง ประมาณร้อยละ 50 ของประชากรโลกอาศัยอยู่ในระยะรัศมี 2,500 ไมล์ทะเล ห่างจากกรุงเทพฯ ซึ่งแสดงให้เห็นถึงศักยภาพของตลาดการบินในภูมิภาค
- ตั้งอยู่บนเส้นทางสายการค้าหลัก เอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีทำเลที่ตั้งที่ดีระหว่างภูมิภาคยุโรปกับภูมิภาคแปซิฟิก และอยู่ระหว่างเอเชียเหนือกับเอเชียใต้



- อยู่ใกล้กับประเทศจีน ด้วยการเติบโตทางเศรษฐกิจที่แข็งแกร่งและมีการผ่อนผันข้อจำกัดการเดินทางไปยังประเทศอื่นๆ มากขึ้น นักท่องเที่ยวชาวจีนน่าจะทำให้อุปสงค์การเดินทางทางอากาศเพิ่มขึ้นอย่างมาก
- ตั้งอยู่ระหว่างเอเชียใต้กับประเทศจีน บทบาทของภูมิภาคนี้ คือ เป็นแหล่งท่องเที่ยวของนักท่องเที่ยวจากประเทศจีน (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดในโลก) และเอเชียใต้ ซึ่งรวมถึง ประเทศอินเดีย (ประเทศที่มีประชากรมากที่สุดเป็นอันดับสอง) ปากีสถาน (อันดับที่หก) และบังกลาเทศ (อันดับที่เจ็ด) ซึ่งมีความสำคัญมากขึ้น เนื่องจากประชาชนของประเทศเหล่านี้เริ่มที่จะเดินทางบ่อยขึ้น
- เป็นการทดแทนการเดินทางด้วยวิธีอื่น เนื่องจากระดับรายได้ที่เพิ่มสูงขึ้นและค่าโดยสารเครื่องบินมีราคาลดลง บริษัทฯ คาดว่าการเดินทางทางอากาศจะทดแทนการเดินทางทางบกและทางทะเล เช่น ทางรถไฟ รถประจำทาง และเรือเฟอร์รี่ เป็นต้น
- การเปิดเสรีในการทำสัญญาการบิน ประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ เริ่มเปิดเสรีในการทำสัญญาการบินทั้งกับประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียนและประเทศอื่นๆ
- สิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยว การที่ภูมิภาคมีสิ่งอำนวยความสะดวกสำหรับนักท่องเที่ยวที่ได้รับการพัฒนาเป็นอย่างดี จะดึงดูดให้นักท่องเที่ยวเดินทางเข้ามาพักผ่อน อย่างต่อเนื่อง
- ความเป็นเมือง เป็นที่คาดการณ์ว่าจำนวนประชากรในประเทศในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ที่อยู่อาศัยในเมืองจะสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง

3.9 ปัจจัยเชิงลบที่อาจชะลอการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินในเอเชีย

โอกาสในการเติบโตของอุตสาหกรรมการบินอาจชะลอตัวลงได้ เนื่องจากสาเหตุต่างๆ ดังนี้

- ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น และ/หรืออัตราแลกเปลี่ยนเงินตราที่ไม่เอื้ออำนวย อาจทำให้อุปสงค์ในการบินชะลอตัวลงได้ หากต้นทุนในการเดินทางทางอากาศและค่าเดินทางอื่นๆ เพิ่มขึ้นและระดับรายได้ของนักเดินทางลดลง
- ความขัดแย้งภายในภูมิภาคหรือความหวาดกลัว เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง เหตุการณ์การก่อการร้าย หรือเหตุการณ์อื่นๆ อาจทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องชะลอตัวลงในอนาคต
- ข้อจำกัดในการเดินทาง ข้อจำกัดของรัฐบาลในการเดินทาง โดยการจำกัดจำนวนการออกวีซ่า หรือเรียกเก็บค่าธรรมเนียมวีซ่าเป็นจำนวนที่สูงนั้นอาจทำให้การเติบโตของการเดินทางทางอากาศในอนาคตลดลงได้
- ความจุของท่าอากาศยานที่ไม่เพียงพอหรือข้อจำกัดในน่านฟ้า เศรษฐกิจภาคสังคมหรือปัจจัยเชิงลบอื่นๆ อาจส่งผลทำให้แผนการที่รัฐบาลวางไว้เกี่ยวกับการขยายที่โครงสร้างพื้นฐานต้องเลื่อนออกไปหรือเปลี่ยนแปลงไป
- ปัจจัยทางสิ่งแวดล้อม เหตุการณ์เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติและด้วยฝีมือมนุษย์ เช่น หมอก ฝ้า ภูเขาไฟ และภัยธรรมชาติต่างๆ อาจมีผลกระทบต่อระดับการให้บริการในอนาคตได้
- ปัจจัยเชิงลบที่มีต่อสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานประจำภูมิภาค ปัจจัยเชิงลบต่อการเติบโตของการเดินทางโดยเครื่องบินในอนาคตอาจเกิดขึ้น จากการมีสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานประจำภูมิกษานนอกประเทศไทยอย่างจำกัด ทั้งนี้ ในประเทศไทย คาดว่าสิ่งอำนวยความสะดวกที่ท่าอากาศยานจะไม่เป็นปัจจัยเชิงลบเนื่องจากท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิยังคงมีความสามารถเพียงพอที่จะให้บริการผู้โดยสารได้ อีกทั้งยังมีท่าอากาศยานคอนเมืองซึ่งเป็นท่าอากาศยานเดิมของกรุงเทพฯ มารองรับสนับสนุนอีกด้วย

4. กฎระเบียบต่างๆ

4.1 โครงสร้างของกฎระเบียบเกี่ยวกับสายการบินภายในประเทศของประเทศไทย

กรมการบินพลเรือนเป็นผู้กำกับดูแลการเดินอากาศในประเทศไทย โดยกรมการบินพลเรือนมีหน้าที่ “สนับสนุน พัฒนา และกำกับดูแลกิจการการบินพลเรือนของประเทศไทยให้เป็นไปตามมาตรฐานสากล อีกทั้งขยายเครือข่ายการบินพลเรือนและการให้บริการต่างๆ เพื่อตอบสนองความต้องการของตลาด ส่งเสริมอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และการเติบโตทางเศรษฐกิจของประเทศ รวมทั้งทำให้ประเทศไทยเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้” ทั้งนี้ การประกอบกิจการการบินต้องได้รับอนุญาตและอยู่ภายใต้การกำกับดูแลโดยหน่วยงานราชการที่กำกับดูแลด้านสายการบินภายในประเทศที่ประกอบกิจการในประเทศไทยและสายการบินระหว่างประเทศที่ให้บริการในประเทศไทย

การบริหารจัดการท่าอากาศยานภายในประเทศส่วนใหญ่อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของผู้อำนวยการฝ่ายท่าอากาศยาน กรมการบินพลเรือน โดยท่าอากาศยานที่สมุย สุโขทัย และตราด บริหารจัดการโดย บจ. บางกอกแอร์เวย์ ส่วนท่าอากาศยานนานาชาติสุวรรณภูมิ ดอนเมือง เชียงใหม่ แม่ฟ้าหลวง-เชียงราย หาดใหญ่และภูเก็ต อยู่ภายใต้การบริหารจัดการของ ทอท. และท่าอากาศยานนานาชาติอู่ตะเภา-พัทยา อยู่ภายใต้ความรับผิดชอบของกองทัพเรือไทย

4.2 กฎระเบียบระหว่างประเทศ

เที่ยวบินระหว่างประเทศที่บินไป จาก หรือบินเหนือน่านฟ้าประเทศไทยต้องอยู่ภายใต้กฎระเบียบการบินพลเรือนของประเทศไทยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ซึ่งกฎระเบียบดังกล่าวมีสาระสำคัญสอดคล้องกับมาตรฐานและแนวทางปฏิบัติในการเดินอากาศตามที่ระบุไว้ในภาคผนวก 9 ของอนุสัญญาว่าด้วยการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ทั้งนี้ สายการบินต่างประเทศอาจให้บริการเที่ยวบินระหว่างประเทศโดยเดินทางเข้ามาหรือมาต่อเครื่องในประเทศไทยได้ตามข้อตกลงว่าด้วยบริการเดินอากาศระหว่างประเทศผ่านแดน โดยประเทศที่สายการบินนั้นจดทะเบียนต้องเป็นผู้สัญญาของข้อตกลงดังกล่าวหรือของข้อตกลงที่ประเทศไทยทำกับประเทศที่สายการบินนั้นจดทะเบียน

4.3 การเปิดเสรีอุตสาหกรรมการบิน

จากการศึกษาพบว่า การเปิดเสรีการให้บริการการบินจะนำไปสู่การให้บริการการบินที่ทันสมัยขึ้นและดีขึ้น อีกทั้งเป็นการเพิ่มกิจกรรมทางการค้าในการให้บริการการบิน ทำให้ผู้บริโภคได้รับประโยชน์มากขึ้น และเพิ่มการเติบโตทางเศรษฐกิจ ทั้งนี้ การเติบโตของการจราจรทางอากาศที่มีผลมาจากการเปิดเสรีการทำสัญญาการให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศต่างๆ ทำให้มีอัตราการเติบโตเฉลี่ยของการให้บริการการบินระหว่างร้อยละ 12 ถึงร้อยละ 35 ซึ่งสูงชันอย่างมีนัยสำคัญก่อนปีที่จะมีการเปิดเสรี และในบางครั้ง อัตราการเติบโตของการให้บริการการบินสูงชันเกินกว่าร้อยละ 50 โดยจากการก่อตั้งตลาดการเดินอากาศแห่งทวีปยุโรปในปี 2536 นั้นทำให้อัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของการจราจรทางอากาศระหว่างปี 2538 ถึง 2547 สูงขึ้นเกือบสองเท่าของอัตราการเติบโตเฉลี่ยต่อปีของการจราจรทางอากาศระหว่างปี 2533 ถึง 2537

4.4 กลุ่มประเทศอาเซียนและการเปิดน่านฟ้าเสรี

เป็นที่คาดการณ์ว่า แนวโน้มในการผ่อนคลายกฎระเบียบและการเปิดเสรีในภูมิภาคเอเชียจะเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะอย่างยิ่งระหว่างประเทศที่อยู่ในกลุ่มประเทศอาเซียน

หลังจากกลุ่มประเทศอาเซียนได้ให้ความเห็นชอบแผนการการเปิดเสรีการบินในปี 2547 ในเดือนพฤศจิกายน 2553 ประเทศต่างๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียนได้ให้การยืนยันถึงข้อตกลงร่วมกันในการสร้างตลาดการบินแห่งอาเซียน

ภายในปี 2558 นอกจากนี้ มีการทำข้อตกลงพหุภาคีอาเซียนเดือนพฤศจิกายน 2553 เรื่องการเปิดเสรีบริการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศอย่างเต็มรูปแบบ (Multilateral Agreement on the Full Liberalisation of Passenger Air Services: MAFLPAS) และพิธีสารประกอบอีกสองฉบับ ซึ่งเป็นการขยายขอบเขตสัญญาพหุภาคีว่าด้วยการให้บริการการเดินอากาศในกลุ่มประเทศอาเซียน (Multilateral Agreement on Air Services : MAAS) โดยรวมเอาเมืองต่างๆ ในกลุ่มประเทศอาเซียนเข้าไว้ด้วย ทั้งนี้ ข้อตกลงและพิธีสารดังกล่าวได้กำหนดให้สายการบินซึ่งได้รับเลือกของประเทศภาคีสมาชิกต้องให้บริการการเดินอากาศจากเมืองใดเมืองหนึ่งที่มีท่าอากาศยานนานาชาติในอาณาเขตประเทศของตนไปยังอีกเมืองหนึ่งที่มีท่าอากาศยานนานาชาติในอาณาเขตของประเทศภาคีสมาชิกอื่นและในทางกลับกันจากท่าอากาศยานนานาชาติในอาณาเขตของประเทศภาคีสมาชิกอื่นไปยังท่าอากาศยานนานาชาติในอาณาเขตประเทศของตน โดยมีสิทธิเสรีภาพทางอากาศที่สาม ที่สี่ และที่ห้า

เจ้าหน้าที่ผู้ดูแลการเดินอากาศของรัฐบาลประเทศจีนได้ลงนามในข้อตกลงกับกลุ่มประเทศอาเซียน เพื่อสร้างแนวทางการให้บริการการเดินอากาศระหว่างประเทศจีนกับกลุ่มประเทศอาเซียนให้มีอิสระมากขึ้น นอกจากนี้ การดำเนินการอื่นๆ ที่จะทำให้การเปิดน่านฟ้าเสรีประสบความสำเร็จ จะเกิดขึ้นจากการทำข้อตกลงที่มีลักษณะคล้ายคลึงกันในอนาคตระหว่างกลุ่มประเทศอาเซียนกับประเทศอินเดีย และกลุ่มประเทศอาเซียนกับประเทศเกาหลี ทั้งนี้ ประเทศจีน ญี่ปุ่น และเกาหลีใต้ได้ให้ความสนใจในการพัฒนาตลาดการเดินอากาศอย่างเป็นทางการซึ่งจะประกอบด้วยสิบประเทศในกลุ่มประเทศอาเซียน จีน ญี่ปุ่น อินเดีย และเกาหลีใต้ ซึ่งจะทำให้เกิดตลาดร่วมระหว่างประเทศในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้กับประเทศอินเดีย