



6. โครงการในอนาคต

ในปี 2556-2558 บริษัทมีแผนการดำเนินงานโครงการในอนาคตที่สำคัญๆ ดังต่อไปนี้

1. แผนการขยายเส้นทางการบิน

บริษัทยังคงให้ความสำคัญ กับการเปิดเส้นทางการบินใหม่ในประเทศและการเพิ่มจำนวนเที่ยวบินในประเทศเป็นอันดับแรก เพื่อรักษาข้อได้เปรียบในการแข่งขันของบริษัทในการให้บริการเส้นทางการบินที่ครอบคลุมมากที่สุดในประเทศไทย และเพื่อรองรับแนวโน้มการเจริญเติบโตอย่างรวดเร็วของชุมชนเมืองตามหัวเมืองสำคัญและจังหวัดขนาดใหญ่ในประเทศไทย (Urbanization)

นอกจากนี้ การประกาศใช้ท่าอากาศยานดอนเมือง เป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งที่ 2 เมื่อปี 2555 ทำให้โอกาสในการให้บริการเส้นทางบินต่างประเทศของบริษัทมีความชัดเจนยิ่งขึ้น และหากท่าอากาศยานนานาชาติดอนเมืองมิได้ถูกจำกัดการรองรับเพียงแต่สายการบินต้นทุนต่ำที่ให้บริการแบบจุดต่อจุด แต่หากสามารถให้บริการแก่สายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบ (Legacy Airline) ได้ บริษัทจะได้รับประโยชน์การจากเชื่อมต่อของผู้โดยสารจากสายการบินที่ให้บริการเต็มรูปแบบจากต่างประเทศ มายังสายการบินแบบประหยัด ในระหว่างปี 2556-2558 บริษัทจึงพิจารณาแผนการเปิดเส้นทางการบินต่างประเทศเพื่อรองรับความต้องการที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในการขนส่งทางอากาศในภูมิภาคเอเชีย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการเติบโตของสายการบินราคาประหยัดที่กลายเป็นที่นิยมอย่างรวดเร็วในภูมิภาคนี้ อย่างไรก็ตาม บริษัทจะพิจารณาเลือกจุดหมายปลายทางอย่างรอบคอบ โดยพิจารณาจากเส้นทางที่มีอัตราการใช้เที่ยวบินสูงและบริษัทสามารถแข่งขันได้อย่างประเทศในภูมิภาคอาเซียน ซึ่งจะได้รับผลประโยชน์จากก่อตั้งประชาคมเศรษฐกิจอาเซียน (ASEAN Economic Community: AEC) และจุดหมายปลายทางในประเทศจีน ซึ่งบริษัทเคยมีประสบการณ์ในการดำเนินงานผ่านการให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำในปัจจุบัน

โดยบริษัทจะใช้ท่าอากาศยานรองและย่อยในประเทศเป็นจุดเชื่อมต่อไปยังประเทศเพื่อนบ้านในภูมิภาค รวมถึงประเทศจีน ซึ่งบริษัทจะมุ่งเน้นจุดหมายที่เป็นเมืองขนาดใหญ่ เมืองเศรษฐกิจ และเมืองท่องเที่ยวที่สำคัญเป็นจุดหมายหลัก

จากการประชุมกรรมการครั้งที่ 4/2556 วันที่ 25 เมษายน 2556 ที่ประชุมกรรมการมีมติให้บริษัทเริ่มเปิดให้บริการเส้นทางต่างประเทศในไตรมาส 3 ปี 2556 ได้แก่ แม่สอด – เมะล่าย (เมะละแหม่ง) และไตรมาส 4 ปี 2556 ได้แก่ แม่สอด – ย่างกุ้ง และดอนเมือง – ย่างกุ้ง ส่วนเส้นทางอื่นๆ บริษัทอยู่ระหว่างการศึกษาความเป็นไปได้ ทั้งนี้ เส้นทางการบินอาจบินออกจากเมืองอื่นๆ นอกเหนือจาก กรุงเทพฯ (ดอนเมือง) อาทิ เชียงใหม่ เป็นต้น จุดหมายปลายทาง บริษัทจะมุ่งเน้นประเทศต่างๆ ในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และประเทศจีน

2. แผนการบริหารจัดการเครื่องบิน

การบริหารจัดการเครื่องบินของบริษัท เพื่อรองรับการขยายเส้นทางการบินในอนาคต ในช่วงปี 2556-2558 มีดังต่อไปนี้



ตารางแสดงลักษณะฝูงบินของบริษัทระหว่างปี 2555-2558

(หน่วย : ลำ)

ปี	โบอิง 737-400	โบอิง 737-800	เอทีอาร์ 72-200	เอทีอาร์ 72-500	รวม
2555	3	8	2	1	14
ไตรมาส 1 ปี 2556	3	10	2	2	17
2556	-	14	-	2	16
2557	-	18	-	5	23
2558	-	22	-	8	30

โดยแผนการเพิ่มฝูงบินดังกล่าวจะสอดคล้องกับนโยบายการปรับฝูงบินของบริษัท 2 ประการได้แก่ การเพิ่มขนาดฝูงบิน และการปรับเปลี่ยนฝูงบินให้ทันสมัย

1. การเพิ่มจำนวนฝูงบิน

บริษัทมีนโยบายจะเพิ่มขนาดของฝูงบินเป็นสองเท่าตัวจากจำนวน 14 ลำ ในปี 2555 เป็น 30 ลำ ในปี 2558

2. การปรับเปลี่ยนฝูงบินให้ทันสมัย

ตั้งแต่ปี 2556 บริษัทจะปลดระวางเครื่องบินโบอิง 737-400 ทั้งหมด ทำให้บริษัทเหลือเครื่องบินประเภทไอพ่น (Jet) เพียงรุ่นเดียวคือ โบอิง 737-800 เช่นเดียวกับการเปลี่ยนเครื่องบินรุ่นเอทีอาร์ จากรุ่น 72-200 เป็น 72-500 ทั้งหมดในปี 2556 โดยเครื่องบินรุ่นใหม่จะมีประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงที่ดีกว่า มีจำนวนที่นั่งมากขึ้น และอัตราการใช้เครื่องบิน (Utilization Rate) สูงกว่า จะทำให้ต้นทุนต่อหน่วยของบริษัทลดลง ทั้งนี้เครื่องบินโบอิง 737-800 ที่บริษัทใช้งานอยู่ในปัจจุบันมีอัตราการเผาผลาญน้ำมันเชื้อเพลิงต่อที่นั่งน้อยกว่าโบอิง 737-400 ประมาณร้อยละ 12.8 และมีอัตราการใช้เครื่องบินต่อวันในปี 2555 ดังนี้ โบอิง 737-800 เฉลี่ยวันละ 10.3 ชั่วโมง ส่วนโบอิง 737-400 เฉลี่ยวันละ 6.8 ชั่วโมง การที่เครื่องบินโบอิง 737-400 มีอัตราการใช้เครื่องบินค่อนข้างต่ำ เนื่องจาก เครื่องบินมีอายุมาก บริษัทจึงมีนโยบายกำหนดอัตราการใช้เครื่องบินเพียงประมาณวันละ 8 – 9 ชั่วโมง นอกจากนั้น เครื่องบินยังเกิดปัญหาทางเทคนิคเป็นครั้งคราว ทำให้ต้องจอดซ่อมแซมเป็นระยะๆ

สำหรับอายุการใช้งานของเครื่องบิน บริษัทยังมุ่งเน้นการจัดการจัดหาเครื่องบินที่มีอายุการใช้งานที่ต่ำหรือเป็นเครื่องบินใหม่ เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพของฝูงบิน รวมทั้งลดต้นทุนค่าใช้จ่ายน้ำมันเชื้อเพลิงและค่าซ่อมบำรุง

ทั้งนี้ แผนธุรกิจของบริษัทขึ้นอยู่กับปัจจัยหลายประการ ที่อาจทำให้บริษัทไม่สามารถดำเนินการตามแผนนั้นได้ในอนาคต ทั้ง การเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจ ทางการเมือง และสถานการณ์อื่นๆที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินและอุตสาหกรรมทางท่องเที่ยวในประเทศ (โปรดพิจารณารายละเอียดเพิ่มเติมในหัวข้อ 1. ปัจจัยความเสี่ยง)