

### แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

สำหรับในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 นี้ มีข้อมูลสรุปสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินเมื่อเดือนมกราคม 2552 ที่ผ่านมา โดยเป็นรายงานจาก สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association : IATA) ได้ระบุว่า ปริมาณการจราจรในเส้นทางระหว่างประเทศแบบประจำ เมื่อเดือนมกราคม 2552 ที่ผ่านมานี้ ยังคงลดลงอย่างมาก โดยพบว่า จำนวนผู้โดยสารลดลงร้อยละ 5.6 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2551 ซึ่งนับเป็นการลดลงติดต่อกันเป็นเดือนที่ห้าแล้ว หลังจากการลดลงเมื่อเดือนธันวาคม 2551 ในอัตราร้อยละ 4.6 เมื่อเทียบกับเมื่อเดือนธันวาคม 2550 โดยอัตราการบรรทุกประจำเดือนมกราคม 2552 อยู่ที่ร้อยละ 72.8 หรือลดลงร้อยละ 2 และ ต่ำกว่าอัตราประจำเดือนมกราคม 2551 ประมาณร้อยละ 2.8

ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งประสบภาวะการหดตัวอย่างหนักในเดือนธันวาคม 2551 (ลดลงร้อยละ 22.6 จากเดือนธันวาคม 2550) นั้น พบว่า ในเดือนมกราคม 2552 กลับแย่ยิ่งกว่านั้น โดยลดลงถึงร้อยละ 23.2 เมื่อเทียบกับมกราคมปีก่อน ซึ่งนับว่าเป็นการลดลงต่อเนื่องติดต่อกันเป็นเดือนที่แปด

นาย Giovanni Bisignani, Director General และ CEO ของ IATA กล่าวว่า สายการบินในทุกภูมิภาค ได้รายงานถึง อัตราการลดลงครั้งใหญ่ของการขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วนปริมาณการขนส่งผู้โดยสารนั้น ทุกภูมิภาคก็มีปริมาณลดลง ยกเว้นภูมิภาคตะวันออกกลาง อุตสาหกรรมการบินในตอนนี้กำลังอยู่ในภาวะวิกฤต และ IATA คาดว่า วิกฤตในครั้งนี้ ยังไม่ถึงจุดที่ต่ำที่สุด

IATA ยังได้กล่าวว่า สายการบินในภูมิภาคเอเชียเป็นภูมิภาคที่ปริมาณผู้โดยสารลดลงมากที่สุด โดยลดลงถึงร้อยละ 8.4 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2551 แต่ก็ยังเป็นอัตราที่ดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณผู้โดยสารเมื่อเดือนธันวาคม 2551 ซึ่งลดลงร้อยละ 9.7 ทั้งนี้ อาจมีสาเหตุมาจากช่วงเทศกาลตรุษจีน ซึ่งในปีนี้ ตรงกับช่วงเดือนมกราคม (ซึ่งเมื่อปี 2551 ตรงกับในช่วงเดือนกุมภาพันธ์) ปริมาณการให้บริการของภูมิภาคนี้ ลดลงร้อยละ 4.3 โดยภาพรวมแล้ว แนวโน้มปริมาณการขนส่งทางอากาศของภูมิภาคนี้ จะยังคงย่ำแย่

ส่วนการขนส่งสินค้าทางอากาศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งเป็นตลาดการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ใหญ่ที่สุด โดยคิดเป็นร้อยละ 43 นั้น มีการหดตัวของปริมาณการขนส่งมากเป็นอันดับหนึ่ง โดยลดลงร้อยละ 28.1 เมื่อเทียบกับปีก่อน ทั้งนี้ เนื่องจากผู้ผลิตต่างยังคงลดปริมาณสินค้าคงคลัง และลดปริมาณการผลิต

แต่ประเด็นที่น่าสนใจ คือ อุตสาหกรรมการบินของจีนได้กลับมีแนวโน้มว่าจะฟื้นตัวขึ้น โดยในเดือนมกราคม 2552 นี้ สายการบินของจีนสามารถทำกำไรได้ถึง 40 ล้านดอลลาร์ อย่างไรก็ตาม มีข้อสังเกตว่า การที่อุตสาหกรรมการบินของจีนสามารถทำกำไรได้ในช่วงเดือนมกราคมนี้ อาจเป็นเพราะเทศกาลตรุษจีน ซึ่งเป็นช่วงที่ประชาชนจีนมีความต้องการเดินทางกันอย่างมาก จึงทำให้สามารถทำกำไรได้ แต่นักวิเคราะห์หามองว่า อุตสาหกรรมการบินของจีนอาจจะสามารถทำกำไร และมีผลประกอบการเป็นบวกในปี 2552 นี้

อย่างไรก็ตาม สำหรับในขณะนี้ ขาดติประการเดียวที่มีอยู่ คือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะยังคงต่ำกว่าระดับของเมื่อปี 2551 แต่ปริมาณความต้องการการขนส่งทางอากาศจะลดลงอย่างน่าวิตก อุตสาหกรรมการบินจะอยู่ในสภาวะ

การหดตัว โดยคาดว่าจะรายรับจะอยู่ที่ 500 พันล้านเหรียญสหรัฐ ลดลงไป 35 พันล้านเหรียญ จึงจะทำให้  
อุตสาหกรรมการบินขาดทุนรวม 2.5 พันล้าน ในปี 2552 นี้

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ก็มีแนวโน้มเป็นไปในลักษณะเดียวกับภาพรวมของอุตสาหกรรม  
การบินในภูมิภาคเอเชีย ตามข้อมูลของ IATA โดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) เปิดเผยว่า  
ในช่วงเดือนมกราคม 2552 ที่ผ่านมา พบว่า มีสายการบินที่ทำการบินเข้า มาในประเทศไทย จำนวน 30,659  
เที่ยวบิน ลดลง 4,822 เที่ยวบินหรือลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 แต่ข้อมูลจาก  
คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (AOC) ระบุว่า ตัวเลขเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางเข้าออก  
ประเทศไทยในช่วงเดือนมกราคม 2552 นี้ มีแนวโน้มที่ดีขึ้น โดยเที่ยวบินมีจำนวนเพิ่มขึ้นจากเดือนธันวาคม 2551  
ที่มีเหตุการณ์การปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ จำนวน 2,026 เที่ยวบิน ขณะที่ปริมาณผู้โดยสารก็เพิ่มขึ้นเป็น  
2.4 ล้านคน สูงกว่าปริมาณผู้โดยสารเดือนธันวาคม 2551 ประมาณ 4 แสนคน

AOC ยังมองว่า ปัญหาเศรษฐกิจในปัจจุบันจะทำให้สายการบินที่มีเครือข่ายทั่วโลกยังคงดำเนินธุรกิจ  
ค่อนข้างลำบาก ผู้ประกอบการสายการบินจะต้องปรับลดต้นทุนเพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ วิธีที่จะประหยัดต้นทุน  
ทำได้โดยการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการบริหารจัดการ เช่น การใช้ระบบไอทีในการเช็คอินผู้โดยสาร และต้อง  
เป็นสายการบินที่มีเครือข่ายทั่วโลก เพราะสามารถเฉลี่ยผลประโยชน์ประกอบกันในเส้นทางที่ขาดทุนและกำไรเข้าด้วยกัน

ส่วนสมาคมตัวแทนผู้ขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFA) เปิดเผยถึงแนวโน้มของการขนส่งสินค้าทาง  
อากาศว่า ในไตรมาสแรกของปี 2552 นี้ การขนส่งทางอากาศยังคงจะซบเซา อันเป็นผลต่อเนื่องมาตั้งแต่ปลายปี  
2551 โดยปัจจัยหลักจะมาจากสภาวะเศรษฐกิจโลกที่หดตัวและการส่งออกของไทยจะขยายตัวลดลงอย่างมาก  
อย่างไรก็ตาม คาดว่า ในปีหน้าหากสถานการณ์ในบ้านเมืองเริ่มรื้อฟื้นมากขึ้น การขนส่งทางอากาศจะกลับมามี  
บทบาทเพิ่มขึ้นอย่างแน่นอน เพราะประเทศไทยยังมีโอกาสค่อนข้างมากในธุรกิจด้านนี้

สำหรับในเดือนกุมภาพันธ์นี้ ปัจจัยเสี่ยงของอุตสาหกรรมการบินของไทย ก็ยังคงเป็นเรื่องของ  
ความไม่แน่นอนชัดเจนในเรื่องนโยบายการใช้ท่าอากาศยานในกรุงเทพ และ เรื่องของ บริษัท การบินไทย จำกัด  
(มหาชน) (บกท.) ซึ่งเป็นสายการบินแห่งชาติของไทย

ในเรื่องการใช้ท่าอากาศยานในกรุงเทพนั้น จากการศึกษาที่กระทรวงคมนาคมได้กำหนดนโยบายหลักในการ  
บริหารท่าอากาศยานเดี่ยว โดยใช้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักเพียงแห่งเดียว (Single Airport)  
เมื่อเดือนก่อนนั้น แม้ในขณะนี้ ก็ยังไม่มีข้อสรุปที่แน่นอนและชัดเจนในเรื่องนโยบายด้านท่าอากาศยานของ  
กรุงเทพ ทั้งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิและท่าอากาศยานดอนเมือง ซึ่งนโยบายดังกล่าว มีทั้งฝ่ายที่สนับสนุนและ  
ฝ่ายที่ไม่เห็นด้วย

ล่าสุดนั้น คณะกรรมการคมนาคมได้มีการประชุมในประเด็นดังกล่าว และมีมติไม่เห็นด้วยที่สายการบิน  
ไทยจะย้ายไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแห่งเดียวตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคมนี้ โดยขอให้กระทรวงคมนาคม  
ชะลอแผนการย้ายของสายการบินไทยออกไปเป็นช่วงประมาณเดือนตุลาคม 2552 หรือจนกว่าจะพ้นช่วงฤดู  
เทศกาลสงกรานต์นี้ ซึ่งจะมีผู้โดยสารใช้บริการท่าอากาศยานจำนวนมาก และท่าอากาศยานสุวรรณภูมิก็ใกล้จะ  
เต็มขีดความสามารถที่จะรองรับผู้โดยสารแล้ว รวมทั้งพิจารณาทบทวนนโยบายการสนับสนุนให้มีท่าอากาศยาน  
แห่งเดียว โดยเฉพาะการหาข้อสรุปว่าจะมีการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองต่อไปหรือไม่ เพื่อไม่ให้กระทบต่อ  
แผนการพัฒนาท่าอากาศยานสุวรรณภูมิระยะที่ 2 หากมีการย้ายสายการบินไปเปิดแห่งเดียวที่สุวรรณภูมิ ตลอดจน  
เรื่องความคุ้มค่าในการลงทุนตามนโยบายการสร้างแอร์พอร์ต ลิงค์

นอกจากนี้ กรรมการฯ ยังมีความคิดเห็นว่า ควรที่จะเปิดให้บริการที่ดอนเมืองต่อไป โดยควรที่จะพัฒนาทั้งสองท่าอากาศยานควบคู่กัน พร้อมทั้งให้มีการจัดทำประชาพิจารณ์สอบถามความคิดเห็นจากประชาชน ผู้ใช้บริการอีกครั้งว่าควรย้ายหรือไม่

สำหรับแนวความคิดในการใช้ประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ได้มีการแต่งตั้งคณะกรรมการเพื่อพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมืองให้เป็นศูนย์อุตสาหกรรมการบินของประเทศ โดยคณะกรรมการชุดดังกล่าว ได้มีข้อสรุปเกี่ยวกับกิจกรรมในสนามบินดอนเมือง ตามนโยบายซิงเกิลแอร์พอร์ต โดยให้ท่าอากาศยานดอนเมืองเป็นสนามบินสำรอง กรณีเครื่องบินขึ้น-ลงสนามบินสุวรรณภูมิไม่ได้ พร้อมทั้งจัดสรรให้เป็นศูนย์ซ่อมและผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน เนื่องจากมีผู้ผลิตจากสิงคโปร์สนใจย้ายฐานมาดำเนินกิจการในไทย

นอกจากนี้ ที่ประชุมยังเห็นชอบตามแผนการพัฒนาพื้นที่ท่าอากาศยานดอนเมือง โดยในส่วนของอาคารผู้โดยสาร 1 จะยังคงสภาพไว้เพื่อใช้รองรับผู้โดยสารในกรณีที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิมีปัญหาด้านทัศนวิสัย หรือมีเหตุจำเป็นที่ทำให้เครื่องบินลงจอดไม่ได้ ส่วนอาคารผู้โดยสาร 2 จะใช้เป็นพื้นที่จัดแสดงนิทรรศการด้านการบิน ซึ่งปัจจุบันในภูมิภาคนี้จะจัดอยู่ที่ฮ่องกง ในส่วนของคาร์โก้ นั้น จะแบ่งออกเป็น 4 ส่วน คือ (1) พื้นที่จอดซ่อมเครื่องบินขนาดเล็ก-กลาง (2) พื้นที่ของคาร์โก้สินค้าการเกษตรตามฤดูกาล (3) พื้นที่ฟรีโซนด้านซ่อมบำรุง และ (4) พัฒนาเป็นศูนย์ซ่อมขนาดใหญ่

ส่วนสายการบินต้นทุนต่ำที่ยังบินอยู่ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง คือ สายการบินนกแอร์ และสายการบินวันทูโก ทางคณะกรรมการฯ เห็นว่ายังสามารถบินต่อไปได้ ซึ่งขณะนี้ยังไม่มีการแจ้งขอย้ายไปทำการบินที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแต่อย่างใด

ทั้งนี้ สายการบินนกแอร์และสายการบินวันทูโก ต่างก็ยืนยันที่จะไม่ย้ายจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปให้บริการที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เนื่องจากเห็นว่าพื้นที่การให้บริการของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิยังไม่เพียงพอที่จะรองรับการให้บริการของทั้ง 2 สายการบินได้ เพราะพื้นที่ให้บริการไม่เพียงพอ และต้องใช้งบประมาณสูง 20-30 ล้านบาท อาจกระทบกับการดำเนินงานของสายการบินในอนาคต อย่างไรก็ตาม ทั้งสองสายการบินพร้อมที่จะย้ายเมื่อขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเฟส 2 แล้วเสร็จ

สำหรับ บกท. นั้น จะต้องย้ายเที่ยวบินภายในประเทศกลับมาที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 29 มีนาคมนี้ หลังจากนั้น จะยังมีการใช้ท่าอากาศยานดอนเมืองทำกิจกรรมการศูนย์ซ่อมอากาศยานเหมือนเดิม แต่จะมีการปรับปรุงและขยายพื้นที่บางส่วน สนามบินดอนเมืองจะต้องรองรับเครื่องบินส่วนตัวเพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงเที่ยวบินขนส่งสินค้าแบบเช่าเหมาลำที่ขนส่งสินค้าประเภทเครื่องมือและวัสดุหนัก สามารถทำการขึ้นลงที่ท่าอากาศยานดอนเมืองได้

ล่าสุด บกท. ได้รายงานผลประกอบการประจำปีบัญชี 2551 สิ้นสุดวันที่ 31 ธันวาคม 2551 มีผลขาดทุนสุทธิ 21,379 ล้านบาท เทียบกับ ปี พ.ศ. 2550 ที่มีกำไรสุทธิ 6,342 ล้านบาท สาเหตุหลักเนื่องมาจาก

1. เศรษฐกิจโลกชะลอตัวโดยไตรมาส 4/2551 ทำให้ปริมาณผู้โดยสารลดลงอย่างมาก โดยไตรมาส 4/2551 มีอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวบิน (cabin factor) เฉลี่ยร้อยละ 67 ลดลงจากไตรมาส 4/2550 ที่มีเฉลี่ยถึงร้อยละ 80

2. ผลกระทบจากการปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ตั้งแต่วันที่ 25 พฤศจิกายน-4 ธันวาคม 2551 ส่งผลให้ บกท. สูญเสียรายได้ถึงวันละ 500 ล้านบาท และมีค่าใช้จ่ายอีก 100 ล้านบาท สำหรับการที่นักท่องเที่ยวตกค้าง การปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมินี้ ทำให้ บกท. ต้องลดเที่ยวบินลงประมาณร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับก่อนปิดสนามบิน เนื่องจากประสบปัญหาจำนวนผู้โดยสารที่ลดลงอย่างมากในหลายเส้นทางบิน

3. การขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน จำนวน 4,471 ล้านบาท เพราะเงินบาทอ่อนค่าลง เมื่อเทียบกับสกุลเงินต่างประเทศ

4. ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นโดยเฉลี่ยถึงร้อยละ 47 ทำให้ต้นทุนของ บกท. สูงขึ้น

จากปัญหาดังกล่าว บกท. จึงต้องปรับปรุงประสิทธิภาพการดำเนินงาน โดย บกท. ได้จัดทำแผนปรับปรุงธุรกิจ (Business Improvement Plan) ปี พ.ศ.2552-2554 เพื่อแก้ไขปัญหาดังกล่าว โดยกรอบรายละเอียดเพื่อฟื้นฟู บกท. ประกอบด้วย 9 โครงการ ซึ่งจะดำเนินการพร้อมๆ กันในช่วง 3-5 ปี นับจากนี้ หากได้รับอนุมัติจากกรม. ดังนี้

1. โครงการปรับเพิ่มรายได้ให้สอดคล้องกับสถานการณ์เศรษฐกิจ กำหนดให้การบินไทยต้องมีรายได้จากการดำเนินงานในปี 2552 ไม่ต่ำกว่า 1.7 แสนล้านบาท

2. ลดต้นทุนในปี 2552-2555 เฉลี่ยร้อยละ 5-8

3. ลดค่าใช้จ่ายลงร้อยละ 3-5 ต่อปี

4. ปรับปรุงการให้บริการผู้โดยสารที่มีประสิทธิภาพ เพื่อสนับสนุนการเพิ่มรายได้ต่อหน่วย (yield) โดยทุกๆ ร้อยละ 1 ที่เพิ่มขึ้นจะสร้างรายได้ถึง 3,000 ล้านบาท

5. ยกระดับผลิตภัณฑ์ อุปกรณ์ ระบบเก้าอี้ และเทคโนโลยีในฝูงบินที่มีอยู่

6. พัฒนาเครือข่ายการบินผู้โดยสาร เริ่มตั้งแต่ตารางบินฤดูร้อน ในเส้นทางเป้าหมายเที่ยวบินระยะไกลข้ามทวีปภาคพื้นยุโรป อเมริกา ซึ่งมีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20 โดยกำลังพิจารณาปรับลดความถี่และความจุลงตามความต้องการของตลาด ซึ่งคาดว่าจะหดตัวลงกว่าร้อยละ 30 และเพิ่มความถี่และจุดบินระยะกลางในภาคพื้นเอเชีย-แปซิฟิก 3 โชนหลัก ได้แก่ สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง

7. ปรับโครงสร้างองค์กรให้มีความคล่องตัว

8. โครงการบริหารความเสี่ยงให้สนองตอบสถานการณ์อย่างทันทั่วทั้งที่

9. โครงการรับมือกับภาวะวิกฤตที่อาจกระทบต่อผู้โดยสารทั่วโลก

แผนปฏิบัติการทั้ง 9 โครงการจะช่วยฟื้นฟูการบินไทยในช่วง 3 ปีแรก และเป็นส่วนหนึ่งของแผนระยะยาวตามแผนวิสาหกิจ 10 ปี (พ.ศ.2552-2560) คู่ขนานไปกับแผนการลงทุนรวม 418,970 ล้านบาท จัดหาฝูงบินใหม่เพิ่มทั้งหมด 65 ลำ แบ่งเป็นจัดซื้อ 43 ลำ เช่าดำเนินการ (operating lease) อีก 22 ลำ สำหรับการซื้อเครื่องบินใหม่นี้ จะมีการทยอยส่งมอบให้ บกท. โดยในช่วง 3 ปีข้างหน้า จะมีการส่งมอบ ดังนี้ แอร์บัส A340-600 ส่งมอบปี 2551 แอร์บัส A330-300 รวม 8 ลำ ส่งมอบปี พ.ศ. 2552-2553 และแอร์บัส A380 รวม 6 ลำ ส่งมอบในปี พ.ศ. 2553-2554

จากข้อมูลดังกล่าว ซึ่งสรุปได้ว่า บกท. จะมีการรับมอบเครื่องบินใหม่ รวม 15 ลำ ภายในระยะเวลา 3 ปี คือ ตั้งแต่ปี พ.ศ. 2552-2554 จึงอาจประมาณการได้ว่า หากเครื่องบินจำนวนดังกล่าวไม่ได้เป็นการทดแทนเครื่องบินเก่าแล้วนั้น บกท. จำเป็นที่จะต้องมีนักบินเพิ่มขึ้นอีกไม่ต่ำกว่า 150 คน ทั้งนี้ ไม่รวมถึงจำนวนนักบินที่ต้องทดแทนนักบินที่ปลดเกษียณไป

นอกจากนี้ บกท. วิเคราะห์ว่า ตลาดที่สำคัญของ บกท. ในปีนี้ คือ สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง ซึ่งคาดว่าจะมีการเติบโตของธุรกิจการบิน ดังนั้น สบพ. ก็ควรพิจารณาตลาดทั้ง 3 แห่งนี้เป็นตลาดเป้าหมายหลักในการทำตลาดของ สบพ. ด้วย

แต่ล่าสุดนั้น สถานการณ์เริ่มดีขึ้น โดยในเดือนม.ค.2552 จำนวนผู้โดยสารในหลายเส้นทางบินได้เพิ่มกลับขึ้นมาอย่างเห็นได้ชัด ถึงแม้จะยังไม่ดีเมื่อเทียบกับปีที่ผ่านมา แต่ก็สูงกว่าที่ประมาณการไว้มาก ซึ่งนับเป็นสัญญาณที่ดีว่านักธุรกิจและนักท่องเที่ยวต่างชาติเริ่มมีความเชื่อมั่นในประเทศไทยมากขึ้น โดย บกท. คาดว่า ตั้งแต่ช่วงเดือนเมษายนเป็นต้นไป ยอดขายตั๋วและปริมาณขนส่งผู้โดยสารจะเพิ่มขึ้นสู่ระดับร้อยละ 68-75 ทำให้มีรายได้เข้ามาหมุนเวียนประมาณเดือนละ 10,000 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ข้อมูลจาก บกท. ได้สรุปปริมาณการผลิตและปริมาณการขนส่งผู้โดยสารและการขนส่งพัสดุภัณฑ์ของ บกท. ประจำเดือนมกราคม 2552 ของ บกท. เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนมกราคม 2551 จะเห็นว่าการลดลงในทุกรายการ โดยเฉพาะปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ ซึ่งลดลงถึงร้อยละ 35.2 แต่เมื่อเปรียบเทียบกับผลการดำเนินงานย้อนหลัง 3 เดือนแล้ว (ธันวาคม -ตุลาคม 2551) จะเห็นว่า การขนส่งผู้โดยสารมีผลการดำเนินงานที่ดีขึ้น แต่การขนส่งพัสดุภัณฑ์ โดยอัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสารเพิ่มขึ้นจากเฉลี่ยร้อยละ 68 เป็นร้อยละ 75.2 ในขณะที่ผลการดำเนินงานอาจจะยังเพิ่มขึ้นอย่างไม่มีความสำคัญนัก

	เปรียบเทียบ ม.ค.52 กับ ม.ค.51			ข้อมูลประจำเดือน ม.ค.52 - ต.ค.51			
	ม.ค.52	ม.ค.51	เปลี่ยนแปลง	ม.ค.52	ธ.ค.51	พ.ย.51	ต.ค. 51
<b>การขนส่งผู้โดยสาร</b>							
จำนวนผู้โดยสาร (พันคน)	1,576	1,817	-13.3%	1,576	1,140	1,297	1,503
ปริมาณที่นั่ง (ล้านที่นั่ง-กม.)	5,956	6,904	-13.7%	5,956	5,177	5,267	6,291
ปริมาณการขนส่งผู้โดยสาร (ล้านคน-กม.)	4,478	5,663	-20.9%	4,478	3,301	3,614	4,275
อัตราส่วนการขนส่งผู้โดยสาร (%)	75.2	82.0	-8.3%	75.2	68.3	68.6	68.0
<b>การขนส่งพัสดุภัณฑ์</b>							
น้ำหนักพัสดุภัณฑ์ขนส่ง (พันกก.)	37,441	52,155	-28.2%	37,441	30,745	40,959	51,709
ปริมาณการผลิตพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	328	398	-17.6%	328	283	289	346
ปริมาณการขนส่งพัสดุภัณฑ์ (ล้านตัน-กม.)	132	203	-35.2%	132	112	158	201
อัตราการผลิตพัสดุภัณฑ์ (%)	40.3	51.2	-21.3%	40.3	39.6	54.5	58.1

บกท. ได้เพิ่มความถี่ในเส้นทางบินหลายเส้นทาง เช่น กรุงเทพ-นิวยอร์ก กรุงเทพ-มัมไบ รวมทั้งเส้นทางบินภายในประเทศ ได้แก่ กรุงเทพ-ขอนแก่น กรุงเทพ-อุดรธานี และกรุงเทพ-อุบลราชธานี เพื่อรองรับความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น นอกจากนี้ ยังอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มความถี่ของเที่ยวบินไปยังหลายเมืองที่มีความต้องการเดินทางเพิ่มมากขึ้น เช่น มิวนิค มิลาน โซล กวางเจา และฟูกูโอกะ ซึ่งคาดว่าจะสามารถเพิ่มเที่ยวบินกลับสู่ภาวะปกติได้ในเดือนมีนาคม 2552

อย่างไรก็ตาม ปัญหาการขาดสภาพคล่องทางการเงินของ บกท. นั้น ก็เป็นสิ่งที่ สบพ. ต้องพิจารณาเนื่องจาก บกท. นับเป็นลูกค้าหลักที่สำคัญยิ่งของ สบพ. ดังนั้น หากเกิดปัญหาสภาพคล่องทางการเงินกับ บกท. แล้ว ก็จะต้องส่งผลกระทบต่อเนื่องมายัง สบพ. นอกจากนี้ การปรับแผนการดำเนินงานของ บกท. ก็เป็นปัจจัยที่มีผลต่อแผนการดำเนินงานของ สบพ. ด้วยเช่นกัน

ในขณะที่สายการบินนกแอร์นั้น หลังจากผลประกอบการที่เป็นบวกในช่วง 4 เดือนที่ผ่านมา โดยในเดือนมกราคมที่ผ่านมา สายการบินนกแอร์มีกำไรแล้ว 40 ล้านบาททำให้สามารถล้างขาดทุนสะสมไปได้แล้วกว่า 100 ล้านบาท ซึ่งยังเหลือขาดทุนสะสมจากการดำเนินธุรกิจอีกกว่า 100 ล้านบาท แต่คาดว่าจะสามารถล้างขาดทุนทั้งหมดภายในเดือนมิถุนายนนี้

แนวทางการดำเนินธุรกิจของสายการบินนกแอร์ ในปีนี้ จะเน้นการให้บริการในประเทศเป็นหลัก ปัจจุบันนกแอร์ให้บริการเที่ยวบินใน 6 จังหวัด ได้แก่ เชียงใหม่ อุตรธานี นครศรีธรรมราช หาดใหญ่ ตรัง และ ภูเก็ต สำหรับแนวโน้มธุรกิจการบินในปีนี้ คาดว่ายังมีทิศทางการเติบโตที่ดี เนื่องจากยังอยู่ในช่วงของฤดูกาลท่องเที่ยวและสถานการณ์การเมืองเริ่มนิ่งขึ้น และการเดินทางของคนต่างชาติในแถบเอเชีย รวมทั้งคนไทยยังไม่เปลี่ยนแปลงมาก ทำให้ปีนี้นกแอร์จะหันมาเจาะตลาดคนในประเทศมากขึ้น โดยเพิ่มสัดส่วนผู้โดยสารคนไทยต่อชาวต่างชาติเป็นร้อยละ 80 ต่อ 20 จากเดิมร้อยละ 70 ต่อ 30

สำหรับ บวท. นั้น จากจำนวนเที่ยวบินที่ทำการบินเข้ามาประเทศไทยในช่วงเดือน มกราคม 2552 จำนวน 30,659 เที่ยวบิน ลดลง 4,822 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 11 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 นั้น ส่งผลให้ บวท. มีรายได้ที่ต่ำกว่ารายจ่าย 9 ล้านบาท ดังนั้น ในการทำธุรกิจการบินของ บวท. ในปี 2552 นั้น เดิมได้ตั้งเป้าหมายว่าจะเติบโตประมาณร้อยละ 4 แต่เนื่องจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ตั้งแต่ในช่วงปลายปีที่ผ่าน มา ต่อเนื่องมาถึง ปี 2552 นี้ จึงคาดว่าจะทำให้เป้าหมายการเติบโตลดลงเหลือเพียงร้อยละ 2 ซึ่ง บวท. เตรียมการปรับการดำเนินงาน ดังนี้

1. การลดรายจ่ายและเพิ่มรายได้ เพื่อลดผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจภายในประเทศและทั่วโลกที่ส่งผลทำให้รายได้ลดลงจากเดิม โดยในขั้นแรกได้ตั้งเป้าหมายให้ฝ่ายบริหารและพนักงานลดค่าใช้จ่ายภายในองค์กรลงจากเดิมลงร้อยละ 10-15

2. การรับงานจัดท่าระบบวิทยุควบคุมให้กับหน่วยงานอื่นๆ เช่น บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) เพื่อเพิ่มรายได้ และชดเชยรายได้ที่ขาดหายไปตั้งแต่ปลายปี 2551 ที่ผ่านมา

3. การพัฒนาตลาดต่างประเทศ โดยล่าสุดนั้น บวท. ได้มีการหารือร่วมกับกรมการบินพลเรือนประเทศเนปาล (Civil Aviation Authority of Nepal:CAAN) ถึงความร่วมมือในการนำเทคโนโลยีของ บวท. มาพัฒนาเพื่อให้บริการการเดินทางอากาศแก่ประเทศเนปาล

สพพ. ก็ควรพิจารณาการปรับแผนการดำเนินงานเพื่อรับมือกับสภาพเศรษฐกิจและสภาวะของอุตสาหกรรมการบินของโลกที่ตกต่ำลงเช่นเดียวกับหน่วยงานด้านการบินอื่นๆ ได้ดำเนินการ โดยเฉพาะการพัฒนาตลาดต่างประเทศ

**กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.)** ได้เตรียมการป้องกันและแก้ปัญหาการขึ้นลงของอากาศยาน โดยขณะนี้ได้ดำเนินการศึกษาและพิจารณาคุณสมบัติเครื่องยิงเลเซอร์ไล่นก เพื่อนำมาใช้ในท่าอากาศยานของ ขอ. ซึ่งมีทั้งหมด 27 แห่ง แต่จะนำร่องในท่าอากาศยานที่มีการขึ้นลงของเครื่องบินที่หนาแน่น เช่น ท่าอากาศยาน อุตรธานี ท่าอากาศยานขอนแก่น ท่าอากาศยานอุบลราชธานี ท่าอากาศยานกระบี่ ท่าอากาศยานสุราษฎร์ธานี ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช เป็นต้น

สำหรับเครื่องยิงเลเซอร์ไล่นกนี้ จะสามารถนำไปติดตั้งบนรถเพื่อให้เคลื่อนย้ายไปติดตั้งในบริเวณที่มีฝูงนกบินหรืออยู่ได้ และจะปล่อยเสียงไปยังฝูงนกให้บินออกนอกบริเวณสนามบิน คาดว่าจะดำเนินการภายในต้นปี 2552 เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางเครื่องบิน โดย ขอ. แนะนำให้ ทอท. ติดตั้งอุปกรณ์ดังกล่าวที่ท่าอากาศยานในสังกัดทอท. ด้วย โดยเฉพาะ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และ ท่าอากาศยานดอนเมือง

สำหรับ ปัญหาเรื่องนี้ นับเป็นอันตรายอย่างยิ่งต่อความปลอดภัยในการเดินทางและสร้างความเสียหายอย่างมาก ซึ่งมีเหตุการณ์ตัวอย่างที่เกิดขึ้นเมื่อเดือนมกราคม 2552 ที่ผ่านมา โดยเครื่องบินแอร์บัส 320 ของสายการบินยูเอสเอ แอร์เวย์ ได้บินชนนก หลังบินขึ้นจากสนามบินที่นิวยอร์ก ทำให้เครื่องบินดับ จนนักบินต้องตัดสินใจนำเครื่องร่อนลงจอดฉุกเฉินในแม่น้ำฮัดสัน โดยผู้โดยสารปลอดภัยทั้งหมด

จากกรณีนี้ จะเห็นว่า ปัญหาเรื่องนกที่อาจมีอันตรายต่อการปฏิบัติการบินนั้น เป็นเรื่องที่หลายหน่วยงานของไทยต่างให้ความสำคัญมากขึ้น และเริ่มมีการดำเนินการแก้ปัญหาอย่างเป็นรูปธรรม

สำหรับความก้าวหน้าในการพิจารณากรณีที่เครื่องบินเอ็มดี-82 ของสายการบินวันทูโก เที่ยวบินโอจี 269 ประสบอุบัติเหตุสิ้นโกลที่ท่าอากาศยานภูเก็ต เมื่อวันที่ 16 ก.ย. 2550 ส่งผลให้มีผู้เสียชีวิต 89 คน นั้น ผลการสอบสวนในเบื้องต้นของคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักร ซึ่งมี นายสุรชัย ธารสิทธิ์พงษ์ ปลัดกระทรวงคมนาคม เป็นประธาน ระบุว่า อุบัติเหตุดังกล่าวเป็นผลจากความบกพร่องของนักบิน ส่วนการเกิดกระแสลมแปรปรวน หรือ WIND SHEAR ในขณะนั้น ไม่ได้เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุดังกล่าว โดยคณะกรรมการฯ จะประชุมอีกครั้งในเดือนมีนาคม ก่อนจะเสนอรายละเอียดผลการสอบสวนทั้งหมดให้ รัฐมนตรีว่าการกระทรวงคมนาคมพิจารณาต่อไป

จากการตรวจสอบหลักฐาน พบว่า **นักบินต่างชาติที่ควบคุมเครื่องบิน เข้ารับการฝึกอบรมสำหรับเครื่องบินเอ็มดี-82 ไม่ครบตามหลักสูตรหรือครบชั่วโมงบินตามที่กำหนดไว้ ประกอบกับเป็นชาวอินโดนีเซียมีปัญหาภาษาอังกฤษ** จึงเกิดความผิดพลาดการสื่อสารกับเจ้าหน้าที่ประจำหอบังคับการบิน ส่วนการนำเครื่องบินลงจอดนั้น ขึ้นอยู่กับการตัดสินใจของนักบินเอง การตัดสินใจในช่วงเวลานั้นนักบินต้องการนำเครื่องบินเชิดขึ้น แต่ลืมนกดปุ่มบังคับ ส่งผลให้เครื่องบินไม่สามารถเชิดหัวขึ้นได้ จากการรายงานครั้งสุดท้ายที่ 240 องศา ความเร็วลม 40 นอต สภาพอากาศเป็นไปตามปกติของสนามบินภูเก็ตเพราะอยู่ในช่วงมรสุม โดยความเร็วลมต่างจากเครื่องที่ทำการลงก่อนหน้าจาก 15 นอต เป็น 40 นอต แต่อยู่ในระดับที่นักบินสามารถบังคับเครื่องขึ้นลงได้ แต่อาจมีแรงลม WIND SHEAR ในระยะสั้นบริเวณที่เครื่องกำลังลงจอด

จากปัญหาดังกล่าว ทำให้ ขอ. ปรับกฎระเบียบในการออกใบอนุญาตให้กับนักบินต่างชาติ โดยกำหนดให้ต้องทดสอบเพื่อวัดความรู้ด้านกฎหมายการบินของไทย และเพิ่มความรู้ด้านทักษะความสามารถใน **ด้านความร่วมมือทางการบิน (Crew Resource Management : CRM) ระหว่างนักบินที่ 1 และนักบินผู้ช่วยมากขึ้น** รวมทั้งกำหนดว่านักบินต้องผ่านการทดสอบความรู้ความสามารถทั้ง 2 ส่วนนี้ก่อนจะได้รับใบอนุญาตทำการบิน

ในประเด็นนี้ จะเห็นว่าเรื่องของ CRM เป็นเรื่องที่สำคัญสำหรับการปฏิบัติงานของนักบิน ดังนั้น สบพ. จึงควรให้ความสำคัญและพัฒนาการฝึกอบรมในเรื่องนี้ให้เป็นที่ยอมรับของหน่วยงานด้านการบินต่างๆ

ส่วนในด้านการฝึกอบรมหลักสูตรด้านการบินนั้น ล่าสุด ศิษย์การบินรุ่น BAC 09 ทั้งหมด 11 คน ที่จบศึกษาหลักสูตรนักบินพาณิชย์ตรี ได้รับมอบประกาศนียบัตรจาก พล.อ.อ.กันต์ พิมาณทิพย์ ประธานบริษัท บางกอก-เอวิเอชันเซ็นเตอร์ จำกัด เมื่อวันที่ 27 กุมภาพันธ์ ณ อาคารรักคุณเท่าฟ้า บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) และ เมื่อวันที่ 16 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2552 ที่ผ่านมานั้น ศิษย์การบินรุ่น BAC11 จำนวน 15 คน ประกอบด้วย ศิษย์การบินทุนบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) จำนวน 12 คน และ ศิษย์การบินทุนส่วนตัว จำนวน 3 คน ได้เริ่มเข้ารับการฝึกอบรม

ในประเด็นอื่นๆ ที่น่าสนใจนั้น ได้แก่เรื่องความก้าวหน้าในการพัฒนาเชื้อเพลิงชีวภาพสำหรับอุตสาหกรรมการบิน โดยสายการบินเจแปน แอร์ไลน์ส ของญี่ปุ่น เป็นสายการบินของเอเชียลำแรกที่บินโดยใช้เชื้อเพลิงชีวภาพ ซึ่งเป็นเชื้อเพลิงผสมระหว่างน้ำมันก๊าด 50 เปอร์เซ็นต์ กับส่วนผสมระหว่างต้นสับด้าสำหรับราย และต้นคาเมไลนา ซึ่งเป็นพืชตระกูลกะหล่ำและเป็นวัตถุดิบรุ่นที่ 2 ในการให้น้ำมันเชื้อเพลิงชีวภาพสูง โดยเชื่อว่าแนวโน้มการใช้จะเพิ่มขึ้นในอนาคต

ขณะที่โบอิง และผู้ผลิตเครื่องบินแอร์บัส แอนด์ วิตนีย์ ก็ได้พัฒนาและอยู่ในกระบวนการทดสอบ เชื้อเพลิงดังกล่าว คาดว่าน่าจะสามารถนำมาใช้ในเชิงพาณิชย์ได้ภายใน 3-5 ปี

ในเดือนกุมภาพันธ์ 2552 นี้ เราได้ทราบถึงผลการดำเนินงานประจำเดือนมกราคม 2552 ซึ่งโดยภาพรวมแล้ว อุตสาหกรรมการบินยังคงอยู่ในสภาพที่ทรุดตัว โดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างประเทศแบบประจำ แต่อุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น โดยภาพรวมกลับมีแนวโน้มในทิศทางที่ดีขึ้นเล็กน้อย แต่ต้องมีความชัดเจนนโยบายการดำเนินงานต่างๆ ทั้งในเรื่องการให้บริการของท่าอากาศยานในกรุงเทพฯ หรือปัญหาของสายการบินแห่งชาติ

อย่างไรก็ตาม สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินภายในไทยที่ยังไม่มีเสถียรภาพมากนัก ทุกหน่วยงานต่างมีมาตรการปรับตัวตามสถานการณ์ที่เกิดขึ้น เพื่อความอยู่รอดของหน่วยงาน สบพ.เองก็ควรพิจารณาในประเด็นนี้และมีการปรับตัวให้พร้อมกับการเปลี่ยนแปลง ทั้งนี้ เพราะผลกระทบที่เกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินของไทยย่อมส่งผลกระทบต่อเนืองมายัง สบพ. ด้วยเช่นกัน กลยุทธ์ประการหนึ่งที่ สบพ. ควรพิจารณา คือ การพัฒนาตลาดต่างประเทศ โดยเฉพาะตลาดหลักๆ เช่น สาธารณรัฐประชาชนจีน อินเดีย กลุ่มประเทศตะวันออกกลาง เป็นต้น ซึ่งคาดว่าจะน่าจะมีการเติบโตของธุรกิจการบิน ดังนั้น สบพ. ก็ควรพิจารณาดูทั้ง 3 แห่งนี้ เป็นตลาดเป้าหมายหลักในการทำตลาดของ สบพ. ด้วย นอกจากนี้ การพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมตามความต้องการของตลาด เช่น เรื่องเกี่ยวกับปัญหาขนเครื่องบิน หลักสูตร CRM เป็นต้น

\*\*\*\*\*

## แหล่งข้อมูล

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	
เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ	
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	
เว็บไซต์ข่าวสด	เว็บไซต์แนวหน้า	เว็บไซต์ ASTV ผู้จัดการรายวัน
เว็บไซต์ไทยโพสต์	เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ	เว็บไซต์มติชน
เว็บไซต์โพสต์ทูเดย์	เว็บไซต์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล	เว็บไซต์บางกอกทูเดย์
เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ		