

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

อุตสาหกรรมการบินประจำเดือนเมษายน 2552 นี้ ตกอยู่ในสภาพการณ์หดตัวอีกครั้งหนึ่ง หลังจากการระบาดของ “ไข้หวัดใหญ่เม็กซิโก” หรือ “โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1N1)” ในช่วงปลายเดือนเมษายน ซึ่งเป็นเหตุให้ความต้องการการขนส่งทางอากาศลดน้อยลง ซึ่งมีลักษณะใกล้เคียงกับเหตุการณ์การแพร่ระบาดของโรคซาร์ (SAR) ที่เคยเป็นสาเหตุหลักประการหนึ่งที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินชะลออย่างหนักมาแล้ว

อย่างไรก็ตาม การที่อุตสาหกรรมการบินเคยมีประสบการณ์การรับมือกับสถานการณ์โรคซาร์มาแล้วนั้น ทำให้เกิดการเฝ้าระวังและใช้กลไกควบคุมการติดเชื้อได้อย่างถูกต้องเหมาะสม ก็ช่วยให้การรับมือกับการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 นี้ได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพมากขึ้น จึงทำให้ผลกระทบของโรคระบาดสายพันธุ์ใหม่ 2009 ที่มีต่ออุตสาหกรรมการบินไม่น่าจะมีความรุนแรงเท่ากับโรค SAR โดยเฉพาะการเตรียมรับมือที่ดีขึ้นของเอเชีย ซึ่งมีประสบการณ์มาแล้ว แม้ว่าในขณะนี้ องค์การอนามัยโลก (World Health Organization(WHO)) จะยกระดับแผนการเตรียมการป้องกันการแพร่ระบาดของโรค จากระดับ 4 ไปสู่ระดับ 5 แล้ว

สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) นั้น ได้เน้นย้ำให้สายการบินต่างๆ เตรียมความพร้อมสำหรับระดับแผนการเตรียมการป้องกันการแพร่ระบาดของโรคที่เพิ่มระดับขึ้นดังกล่าว พร้อมทั้งได้มีการเฝ้าระวังและทำงานร่วมกับ WHO ในการเตรียมอุปกรณ์ให้คำแนะนำสำหรับพนักงานของสายการบินในส่วนที่อาจมีความเสี่ยง เช่น พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน ช่างอากาศยาน พนักงานทำความสะอาด พนักงานด้านลูกค้า และ พนักงานด้านคาร์โก เป็นต้น

IATA ยังได้กล่าวว่า ความวิตกเรื่องการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่นี้ เมื่อรวมเข้ากับวิกฤตการเงินและเศรษฐกิจที่เลวร้ายที่สุดในรอบหลายสิบปี ส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของผู้โดยสาร ซึ่งจะนำไปสู่ผลกระทบในทางลบต่อธุรกิจการบินมากขึ้น หลังจากที่มีความต้องการด้านการขนส่งทางอากาศกำลังลดลง โดยในเดือนมีนาคมนั้น ความต้องการการเดินทางทางอากาศลดลงไปร้อยละ 11.1 เมื่อเทียบกับเดือนเดียวกันของปี 2008 เนื่องจากธุรกิจต่างๆ พากันลดค่าใช้จ่ายด้านการเดินทาง ขณะที่การท่องเที่ยวก็กำลังเผชิญกับแรงกดดันจากวิกฤตทางการเงิน ส่วนการขนส่งสินค้าก็ลดน้อยลงร้อยละ 21.4 ใกล้เคียงกับช่วงหลายๆ เดือนก่อนหน้า

ในส่วนของประเทศไทย กรมควบคุมโรคได้ติดตั้งเครื่องวัดอุณหภูมิเทอร์โมสแกนเนอร์ บริเวณท่าอากาศยานนานาชาติ โดยเฉพาะที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ เพื่อเฝ้าระวังบุคคลที่เดินทาง มีการตรวจคัดกรองบุคคลที่เดินทางมาจากประเทศที่มีการแพร่ระบาด โดยแยกผู้ป่วยที่เป็นไข้หวัด หรือมีอาการไข้ ไอ ออกไปเพื่อซักประวัติ พร้อมแจกเอกสารคำแนะนำด้านสาธารณสุข (Health Card) แก่ผู้ที่เดินทางเข้าและออกนอกประเทศ

อย่างไรก็ตาม สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น นอกเหนือจากผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดสายพันธุ์ใหม่นี้แล้ว ยังได้รับผลกระทบจากเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง และการชุมนุมของกลุ่มคนเสื้อแดง เมื่อช่วงกลางเดือนเมษายนที่ผ่านมา

เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมืองดังกล่าว ซึ่งนำไปสู่การประกาศพระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินนั้น ได้ส่งผลกระทบโดยตรงต่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวของไทย ในประเด็นภาพลักษณ์ในเรื่องความปลอดภัยภายในประเทศไทย รวมทั้งความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยวในการเดินทางเข้ามายังประเทศไทย โดยเฉพาะตลาดจีนและญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดที่มีความอ่อนไหวในเรื่องความปลอดภัย

นายกฤษฎา หิรัญกิจ ประธานสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ได้ประเมินสถานการณ์ของท่องเที่ยวของไทยไว้อย่างน่าสนใจ ดังนี้

ภาวะเศรษฐกิจโลกที่เริ่มส่งผลตั้งแต่ไตรมาสที่ 3 ของปี 2551 ซึ่งพบว่า เดือน ก.ค.-ก.ย. 2551 ตัวเลขนักท่องเที่ยวต่างชาติเริ่มติดลบร้อยละ 2-3 ในขณะที่ตัวเลขนักท่องเที่ยวในช่วง 6 เดือนแรกในปี 2551 มีจำนวนเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10 ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ยอัตราการเพิ่มขึ้นของนักท่องเที่ยว ซึ่งมีค่าร้อยละ 7 ต่อปี

อย่างไรก็ตาม เหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง ตั้งแต่ช่วงปลายไตรมาสที่ 3 ของปี 2551 คือประมาณเดือน ก.ย.-ธ.ค. 2551 ที่มีการชุมนุมของกลุ่มพันธมิตรประชาชนเพื่อประชาธิปไตย ซึ่งนำไปสู่การปิดล้อมสนามบินทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวในไตรมาสที่ 4 ติดลบมากยิ่งขึ้น โดยสรุปจำนวนนักท่องเที่ยวรวมของปี 2551 ติดลบร้อยละ 2 จากที่ครึ่งปีแรกสามารถเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10 **และคาดว่าตัวเลขจะมีการติดลบต่อเนื่องถึงช่วงไตรมาสแรกของปีนี้ด้วย โดยจากประมาณการณ์ของผู้ประกอบการคาดว่าจะติดลบถึงร้อยละ 25**

นอกจากนี้ เหตุการณ์การชุมนุมของกลุ่มคนเสื้อแดงทำให้ตัวเลขนักท่องเที่ยวลดลงไปมากยิ่งขึ้น จากเดิมที่คาดการณ์ไว้ว่าสถานการณ์ในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปีจะดีโดยการติดลบจะลดลงจากร้อยละ 25 เหลือประมาณร้อยละ 15 โดยหลังจากเกิดเหตุการณ์ดังกล่าว คาดว่าจะติดลบประมาณร้อยละ 40 อย่างไรก็ตาม หากเหตุการณ์สามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติ โดยไม่มีเหตุการณ์ความรุนแรงเกิดขึ้นอีกนั้น ก็คาดว่า **ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2552 นี้ การท่องเที่ยวน่าจะฟื้นตัวดีขึ้นได้ โดยตัวเลขการติดลบจะลดลงเหลือประมาณร้อยละ 20-25 ส่วนไตรมาสสุดท้ายของปี น่าจะมีผลบวกร้อยละ 10**

นอกจากนี้ ข้อมูลจากสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย ยังระบุว่า ผลกระทบจากความขัดแย้งทางการเมืองในเดือนเมษายน 2552 นี้ และภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลกตกต่ำ ส่งผลให้นักท่องเที่ยวปี 2552 ลดลงเหลือ 10.9 ล้านคนจาก 14.1 ล้านคนในปี 2551 หรือลดลงร้อยละ 22.8 ทั้งยังคาดว่าจะมีผู้ประกอบการหลายรายอาจต้องปิดกิจการลงหรือปรับลดการบริการ ซึ่งจะมีผลต่อการลดการจ้างแรงงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยวร้อยละ 10 ของการจ้างแรงงานทั้งหมด 2.57 ล้านคน หรือคิดเป็นจำนวนการว่างงานในอุตสาหกรรมท่องเที่ยว 257,000 คน

ข้อมูลดังกล่าว สอดคล้องกับความเห็นของนายจอห์น เอ็ม โควโดสกี ผู้อำนวยการศูนย์วางแผนกลยุทธ์สมาคมส่งเสริมการท่องเที่ยวภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (PATA) ที่กล่าวว่า **ประเทศไทย ซึ่งได้รับผลกระทบซ้ำเติมจากปัญหาการเมือง นอกเหนือจากปัญหาเศรษฐกิจโลกชะลอตัวนั้น จึงทำให้มีการฟื้นตัวช้ากว่าประเทศอื่นในเอเชีย-แปซิฟิก ซึ่งเป็นสิ่งต้องยอมรับว่าไทยเสียโอกาสไปพอสมควร**

นอกจากนี้ PATA ได้คาดการณ์แนวโน้มของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิกระหว่างปี 2552-2554 ว่า แม้การท่องเที่ยวโลกจะตกต่ำแต่แนวโน้มการท่องเที่ยวของเอเชีย-แปซิฟิกก็ยังดีกว่าภูมิภาคอื่น แต่จากภาพรวมของเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน จึงจะส่งผลให้ในปี 2552 จะมีนักท่องเที่ยวต่างชาติเดินทางเข้ามาเที่ยวในภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก เติบโตร้อยละ 3.5 ลดลงจากปี 2550 ซึ่งมีการเติบโตเพิ่มขึ้นร้อยละ 8.4 โดยนักท่องเที่ยวจากยุโรป, อเมริกาเหนือ, เอเชียตะวันออกเฉียงเหนือ, เอเชียใต้ และเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ มีแนวโน้มท่องเที่ยวในเอเชีย-แปซิฟิกลดลง ในขณะที่ตลาดตะวันออกกลาง มีแนวโน้มท่องเที่ยวในเอเชียแปซิฟิกเพิ่มขึ้นเล็กน้อย

อย่างไรก็ตาม คณะรัฐมนตรีได้มีมติ เมื่อวันที่ 17 เมษายน 2552 กำหนดให้การท่องเที่ยวเป็นวาระแห่งชาติ เพื่อทำให้ทุกฝ่ายร่วมมือกันแก้ปัญหาวิกฤติ เพื่อให้การท่องเที่ยวกลับมาฟื้นตัวโดยเร็ว เพราะในช่วงที่ผ่านมา การท่องเที่ยวไทยได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากภาวะความขัดแย้งทางการเมืองนับตั้งแต่ปลายปีพ.ศ.2551 จนมีการปิดสนามบิน จนถึงมีอบเสื้อแดงเมื่อเดือนเมษายน 2552 และภาวะวิกฤติเศรษฐกิจโลก แต่แม้ว่า การยกเลิกประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉินในเวลาต่อมา จะเป็นการบรรเทาให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวให้มีทิศทางที่ดีขึ้นเล็กน้อย แต่ความเสียหายที่เกิดขึ้นต้องใช้การเยียวยา เพื่อกระตุ้นตลาดให้ฟื้นกลับมาอย่างแท้จริง ต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 4-8 เดือนข้างหน้า ทั้งนี้ ต่อจากนี้ จะต้องไม่เกิดเหตุการณ์ความไม่สงบใดๆ อีก

เมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวได้รับผลกระทบ ดังนั้น อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมต่อเนื่อง จึงหลีกเลี่ยงไม่ได้ที่จะได้รับผลกระทบต่อเนื่องตามมา ดังตัวอย่างที่จะเห็นได้จาก บกท. ซึ่งระบุว่า ในช่วงมีการประกาศใช้พระราชกำหนดการบริหารราชการในสถานการณ์ฉุกเฉิน ส่งผลให้ผู้โดยสาร บกท. ยกเลิกการสำรองที่นั่งถึงร้อยละ 20 ซึ่งส่วนใหญ่เป็นผู้โดยสารในแถบเอเชีย คือ จีน เกาหลี ญี่ปุ่น เพราะผู้โดยสารกังวลด้านความปลอดภัย ส่วนผู้โดยสารเส้นทางยุโรป ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจโลก จึงยกเลิกหรือชะลอการเดินทาง ปัจจุบันเหล่านี้ส่งผลให้อัตราการบรรทุกผู้โดยสาร เดือนมี.ค.-เม.ย. 2552 อยู่ในระดับร้อยละ 75 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่อยู่ในระดับร้อยละ 85-90

เมื่ออุตสาหกรรมการท่องเที่ยวและอุตสาหกรรมการบินมีความเกี่ยวเนื่องสัมพันธ์กัน ดังนั้น เมื่อนำข้อมูลของสภาอุตสาหกรรมท่องเที่ยวประเทศไทย ที่คาดการณ์ว่าในช่วงไตรมาสที่ 2 ของปี 2552 จำนวนนักท่องเที่ยวจะติดลบร้อยละ 40 จากนั้นหากเหตุการณ์สามารถกลับเข้าสู่สภาวะปกติ โดยไม่มีเหตุการณ์ความรุนแรงเกิดขึ้นอีกนั้น ในช่วงไตรมาส 3 ของปี 2552 การท่องเที่ยวจะฟื้นตัวขึ้นและตัวเลขการติดลบจะลดลงเหลือประมาณร้อยละ 20-25 ส่วนไตรมาสสุดท้ายของปี น่าจะมีผลบวกร้อยละ 10 มาพิจารณาคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบิน จะพบว่าภายใต้เงื่อนไขเดียวกัน อุตสาหกรรมการบินน่าจะฟื้นตัวขึ้นในช่วงไตรมาสที่ 3 ของปี และน่าจะมีผลประกอบการเป็นบวกในช่วงไตรมาสที่ 4

จึงอาจกล่าวได้ว่า หากอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวสามารถฟื้นตัวได้ ต้องใช้เวลาไม่ต่ำกว่า 4-8 เดือนข้างหน้า ก็มีความเป็นไปได้ที่อุตสาหกรรมการบินจะมีทิศทางที่ดีขึ้นอย่างเป็นทางการ แต่ก็ต้องใช้เวลาไม่น้อยกว่า 4-8 เดือนเช่นกัน

นอกเหนือจากปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินของไทยทั้งสองประการที่ได้กล่าวไปแล้วนั้น ยังคงมีปัจจัยอีกประการหนึ่งที่อุตสาหกรรมการบินของไทยจะต้องพิจารณาคำนี้ถึง นั่นคือ การที่สหภาพยุโรป (EU) ได้ประกาศบังคับใช้ระเบียบเรื่องการจัดตั้งระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยประเทศสมาชิก EU ซึ่งได้เคยนำเสนอไปในข้อมูลข่าวสารอุตสาหกรรมการบินเมื่อเดือนมีนาคม 2552 ซึ่งล่าสุดนั้น มีข้อมูลเพิ่มเติมมานำเสนอ ดังนี้

จากการที่ EU ได้ประกาศบังคับใช้ระเบียบเรื่องการจัดตั้งระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ โดยประเทศสมาชิก EU ต้องนำระเบียบนี้ไปประกาศใช้ในประเทศตนภายในปี พ.ศ.2552 ก่อนจะเริ่มมีผลบังคับใช้กับทุกสายการบินที่ทำการบินใน EU ตั้งแต่ปี 2555 ซึ่ง EU กล่าวว่า ระเบียบดังกล่าวจัดทำขึ้นเพื่อแก้ไขปัญหาภาวะโลกร้อน โดยสาระสำคัญของระเบียบดังกล่าว กำหนดให้มีระบบการซื้อขายสิทธิในการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์สำหรับการขนส่งทางอากาศ โดยคณะกรรมการยุโรปจะกำหนดเพดานการปล่อยก๊าซจากการขนส่งทางอากาศ ซึ่งในปี 2555 จะกำหนดที่ระดับต่ำกว่าช่วงปี 2547-2549 ที่ร้อยละ 3 และจะเพิ่มเป็นร้อยละ 5 ในปี 2556-2563 พร้อมทั้งตั้งเป้าลดการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ใน EU ให้ได้ร้อยละ 20 ภายในปี 2563

ปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่จะกำหนดขึ้นนี้ ร้อยละ 85 เป็นปริมาณก๊าซที่จัดสรรให้สายการบินที่ทำการบินใน EU โดยไม่เสียค่าใช้จ่าย ส่วนอีกร้อยละ 15 เป็นปริมาณก๊าซเพื่อการประมูล ซึ่งประเทศสมาชิก EU อาจนำรายได้ที่ได้จากการประมูลไปใช้ในการต่อต้านการเปลี่ยนแปลงสภาพภูมิอากาศ ทั้งในประเทศตนและประเทศกำลังพัฒนา ถ้าสายการบินปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์เกินระดับที่จะได้รับการจัดสรร จะต้องซื้อสิทธิในการปล่อยก๊าซดังกล่าวจากแหล่งอื่น หรือประมูลสิทธิในการปล่อยก๊าซต่อไป

สายการบินทุกสายที่มีต้นทางและปลายทางใน EU รวมทั้งสายการบินของไทย จะได้รับการจัดสรรสิทธิสำหรับการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่สามารถซื้อขายได้ ซึ่งแต่ละปีสายการบินต้องตรวจสอบและรายงานปริมาณการปล่อยก๊าซให้หน่วยงานของ EU ที่ได้รับมอบหมายทราบ ถ้าปล่อยเกินก็ต้องซื้อสิทธิจากสายการบินอื่นหรืออุตสาหกรรมอื่นที่อยู่ภายใต้ระบบ

นอกจากนี้ คณะกรรมาธิการยุโรป ยังมีกำหนดจัดทำรายชื่อประเทศสมาชิก EU ที่จะเป็นผู้ควบคุมการปล่อยก๊าซสำหรับแต่ละสายการบินที่ทำการบินใน EU โดยดูจากแผนการบินของแต่ละสายการบินที่มีการปล่อยก๊าซเรือนกระจกในประเทศใดมากที่สุด ในส่วนของสายการบินของไทยอยู่ในความรับผิดชอบของประเทศสมาชิก EU ต่างๆ ดังนี้

ประเทศเยอรมัน	รับผิดชอบ	สายการบินไทย
ประเทศฝรั่งเศส	รับผิดชอบ	สายการบินบางกอกแอร์เวย์ และสายการบินแอร์เอเชีย
ประเทศโปรตุเกส	รับผิดชอบ	สายการบินโอเรียนท์แอร์
สหราชอาณาจักร	รับผิดชอบ	สายการบินภูเก็ตแอร์ไลน์

ดังนั้น อุตสาหกรรมการบินของไทยที่ทำการบินอยู่ใน EU จะได้รับผลกระทบโดยตรง เพราะอาจมีต้นทุนเพิ่มในการทำการบินได้ ซึ่งสายการบินต่างๆ ที่ทำการบินใน EU และหน่วยงานของประเทศสมาชิก EU จะต้องปรับตัวเพื่อเข้าสู่ระบบดังกล่าวนี้

ด้านธุรกิจสายการบิน

จากข้อมูลข่าวอุตสาหกรรมการบินเมื่อเดือนมีนาคม 2552 ที่ผ่านมา ซึ่งได้นำเสนอในประเด็นแนวโน้มการเปลี่ยนแปลงของธุรกิจสายการบินในอนาคต อันเนื่องมาจากสาเหตุความตึงเครียดที่นิ่งโดยสารชั้นพรีเมียมที่ลดน้อยลง แม้ว่าข้อมูลในครั้งก่อนจะเป็นมุมมองของอุตสาหกรรมการบินของสหรัฐอเมริกา แต่ล่าสุดนั้นแนวโน้มนี้ได้เกิดขึ้นในภูมิภาคเอเชียแล้ว โดย ศูนย์การบินเอเชียแปซิฟิก ระบุว่า วิกฤตเศรษฐกิจโลกจะทำให้ในปีนี้เป็นารยากสำหรับสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกที่จะทำเงิน เพราะความต้องการของผู้โดยสารในระดับพรีเมียม หรือในระดับราคาสูงตั้งแต่ชั้นธุรกิจขึ้นไป ลดลงประมาณร้อยละ 15-30 ขึ้นกับแต่ละเส้นทาง ซึ่งนับว่าเป็นสถานการณ์ที่แยกว่าช่วงเหตุการณ์วินาศกรรมสหรัฐหรือช่วงกรณีเกิดโรคซาร์สระบาดในเอเชีย ทั้งนี้เนื่องจากหลังวิกฤตการณ์ทั้งสองนั้น ธุรกิจการบินฟื้นตัวอย่างรวดเร็วเพราะเศรษฐกิจโลกยังแข็งแกร่ง แต่ครั้งนี้ วิกฤตเศรษฐกิจถดถอยและส่งผลกระทบต่อการเดินทางของระดับผู้บริหารของบริษัทต่างๆ

ดังที่ได้เคยกล่าวไปแล้วว่า รายได้จากผู้โดยสารชั้นพรีเมียมนี้เป็นรายได้ที่สูงถึงครึ่งหนึ่งของรายได้รวมของบัตรโดยสาร ในขณะที่มีจำนวนที่นั่งคิดเป็นสัดส่วนน้อยกว่าร้อยละ 20 ของจำนวนผู้โดยสารทั้งหมด ดังนั้น ความตึงเครียดที่นิ่งโดยสารชั้นพรีเมียมที่ลดน้อยลงจึงส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานของสายการบินอย่างมาก และแนวโน้มดังกล่าวนี้ ก็เริ่มเกิดขึ้นกับอุตสาหกรรมการบินทั่วโลก และนับเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีสาเหตุมาจากเศรษฐกิจที่ถดถอย แต่ส่งผลกระทบต่อภาระดำเนินงานและรายได้ของธุรกิจสายการบินอย่างมาก

นอกจากนี้ ข้อมูลดังกล่าวยังสอดคล้องกับที่ PATA ระบุว่า นักท่องเที่ยวอาจจะมีการปรับพฤติกรรมมาใช้จ่ายมากขึ้น โดยพฤติกรรมและแนวโน้มของนักท่องเที่ยวทั่วโลกที่ยังเดินทางท่องเที่ยวอยู่จะลดการใช้จ่ายฟุ่มเฟือย เช่น ปรับจากการพักโรงแรม 5-6 ดาว มาเป็นโรงแรม 4 ดาว หรือเคยขึ้นเครื่องบินชั้นธุรกิจ หรือชั้นหนึ่งก็เปลี่ยนมาขึ้นชั้นประหยัด และมีการปรับตัวมาใช้สายการบินต้นทุนต่ำมากยิ่งขึ้น ซึ่งจะเห็นได้จากการเติบโตของสายการบินต้นทุนต่ำของภูมิภาคยุโรป โดยเฉพาะการขยายตัวของสายการบินแอร์เอเชีย ประเทศมาเลเซีย ที่เปิดเส้นทางการบินไปยุโรป เช่น เส้นทางกัวลาลัมเปอร์-ลอนดอน ทั้งนี้ ในปีนี้คาดว่า สายการบินแอร์เอเชียจะสามารถขายที่นั่งได้ประมาณ 1.8 ล้านที่นั่ง จากปีที่ผ่านมา 1.5 ล้านที่นั่ง หรือเพิ่มขึ้นประมาณร้อยละ 20 ซึ่งเป็นทิศทางการเติบโตในทางบวก และอาจสวนทางกับการเติบโตของสายการบินปกติ ซึ่งจากการคาดการณ์ของ IATA ว่า อุตสาหกรรมการบิน ซึ่งไม่นับรวมสายการบินต้นทุนต่ำ ในปีนี้คาดว่าจะขาดทุนไม่ต่ำกว่า 4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐ

พฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไปนั้น มีผลอย่างต่อการดำเนินการของบริษัทสายการบิน จะเห็นว่า ความตึงเครียดที่นิ่งในชั้นโดยสารพรีเมียมที่ลดลง ก็ทำให้สายการบินต่างๆ ต้องปรับรูปแบบการให้บริการตามไปด้วย ซึ่งความต้องการที่เปลี่ยนไปนี้ นับเป็นโอกาสทางธุรกิจของสายการบินต้นทุนต่ำ ที่สายการบินปกติจะต้องวาง

กลยุทธ์เพื่อรักษาส่วนแบ่งทางการตลาดนี้ไว้ให้ได้ ซึ่งธุรกิจสายการบินของไทยเองก็ต้องนำมาพิจารณาด้วยเช่นกัน

สำหรับธุรกิจสายการบินของไทยนั้น อุดม ต้นติประสงค์ชัย ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินวันทูโก มองว่า ตั้งแต่ปี 2552 นี้ไปจนถึงปี 2553 ธุรกิจสายการบินในไทยจะแข่งขันกันรุนแรงขึ้น เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาดโดยปริมาณผู้ใช้บริการขนส่งทางอากาศในประเทศ จะเพิ่มจาก 8 ล้านคนต่อปี เป็น 15 ล้านคน โดยในจำนวนดังกล่าว สายการบินไทยจะมีส่วนแบ่งการตลาดประมาณ 7 ล้านคน ในส่วนที่เหลือจะเป็นส่วนของสายการบิน 3 สาย คือ สายการบินวันทูโก สายการบินนกแอร์ และสายการบินไทยแอร์เอเชีย จะแบ่งสัดส่วนผู้โดยสารที่เหลือ หลังจากนั้นการขนส่งผู้โดยสารทางอากาศจะเข้าสู่ช่วงอึมครึม และมีอัตราการขยายตัวลดลง

อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ ธุรกิจสายการบินในประเทศไทย ก็ยังคงให้ความสนใจกับ**ประเด็นการแก้ปัญหาสภาพคล่องทางการเงินของบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.)** ซึ่งเป็นสายการบินหลักของประเทศ โดยล่าสุดนั้น บกท. โดย คณะกรรมการบริหารแผนฟื้นฟูธุรกิจ ซึ่งมี นายพิชัย ชุณหวิชัย เป็นประธาน ได้จัดทำแผนฟื้นฟูธุรกิจ บกท. เป็นที่เรียบร้อยแล้ว มีเป้าหมายเพื่อแก้ไขปัญหาการดำเนินงานธุรกิจรักษาสัดส่วนเงินสดและสภาพคล่องทางการเงินเป็นหลัก

แผนฟื้นฟูธุรกิจดังกล่าวระบุว่า การดำเนินงานของ บกท. ตลอด 10 ปีที่ผ่านมา (2540-2550) มีกำไรก่อนหักดอกเบี้ย ภาษี และ ค่าเสื่อม (Earnings Before Interests, Tax, Depreciation and Amortization : EBITDA) ลดลงอย่างต่อเนื่อง ในขณะที่ตลอดปี พ.ศ.2551 เกิดวิกฤตเศรษฐกิจการเงินโลก ราคาน้ำมันผันผวน รวมทั้งความไม่สงบทางการเมืองภายในประเทศ ทำให้ปี พ.ศ.2551 บกท. ประสบภาวะการขาดทุนสุทธิถึง 21,450 ล้านบาท

แผนฟื้นฟูธุรกิจของ บกท. แบ่งเป็น 2 ระยะ คือ ระยะเร่งด่วนในปี พ.ศ.2552 และต่อเนื่องในระยะที่ 2 ระหว่างปี พ.ศ.2553-2554 เพื่อสร้างความเชื่อมั่นให้กับสถาบันการเงินที่จะปล่อยกู้ต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. แผนฟื้นฟูธุรกิจระยะเร่งด่วน จะดำเนินการในปี 2552 โดยตั้งเป้าหมายว่า หากเป็นไปตามแผน บกท. จะมีกำไรสุทธิในปีนี้ประมาณ 6-7 พันล้านบาท และจะมี EBITDA 3.3 หมื่นล้านบาท โดยจะดำเนินการตามแผนเร่งด่วน 2 แนวทาง คือ

แนวทางที่หนึ่ง สร้างรายได้ให้ได้ตามเป้า 1.8 แสนล้านบาท หลังดำเนินการตามแผนฟื้นฟูธุรกิจ

แนวทางที่สอง ลดค่าใช้จ่ายที่ไม่เกี่ยวกับค่าน้ำมันประมาณร้อยละ 10 ของรายจ่าย หรือประมาณ 1 หมื่นล้านบาท ซึ่งขณะนี้ สามารถลดค่าใช้จ่ายได้แล้วประมาณ 2-3 พันล้านบาท ซึ่งเป็นผลจากการงดจ่ายเงินโบนัสและไม่ปรับเงินเดือนพนักงาน

ทั้งนี้ บกท. จะใช้วิธีรักษารายได้และเพิ่มคุณภาพรายได้ เช่น การปรับค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงให้ทันกับสถานการณ์ราคาน้ำมัน และการกำหนดราคาตั๋วโดยสารให้เหมาะสม เพื่อลดการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยนในกรณีที่ขายตั๋วโดยสารเป็นเงินสกุลต่างๆ และต้องประสบปัญหาขาดทุนเมื่อแปลงเป็นเงินสกุลบาท รวมทั้งปรับปรุงช่องทางการจำหน่ายตั๋วโดยสาร โดยเพิ่มคุณภาพการขายตั๋วโดยสารผ่านระบบอินเทอร์เน็ต เพื่อให้การขายตั๋วผ่านช่องทางนี้มีสัดส่วนเพิ่มขึ้นร้อยละ 5-8

2. แผนฟื้นฟูระยะที่ 2 จะดำเนินการต่อเนื่องในปี 2553-2554 โดยจะดำเนินการใน 5 เรื่องต่อไปนี้

1. การวางกรอบยุทธศาสตร์เครือข่ายการบินและฝูงบิน โดยลดแบบเครื่องบินและเครื่องบินให้เหลือน้อยที่สุด จากปัจจุบัน 10 แบบ ให้เหลือ 5 แบบ รวมทั้งการจัดทำยุทธศาสตร์เครือข่ายการบินและฝูงบิน โดยการจัดเครื่องบินให้สม่ำเสมอในการให้บริการ เพื่อลดการสูญเสียโอกาสในการสร้างรายได้ รวมทั้งการจัดเส้นทางบินให้เหมาะสมกับสภาพตลาด และการจัดตารางการบินให้มีความยืดหยุ่นมากขึ้น จากปัจจุบันที่จัดตารางการบินปีละ 2 ครั้ง

2. การจัดทำกรอบการปรับโครงสร้างธุรกิจและโครงสร้างต้นทุน โดยจะวัดผลของหน่วยธุรกิจต่างๆ ก่อนจะจัดหาผู้ร่วมทุน
3. การพัฒนาองค์กร บุคลากร และวัฒนธรรมองค์กร
4. การพัฒนาระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ
5. การปรับโครงสร้างทางการเงินระยะยาว เช่น การเพิ่มส่วนของผู้ถือหุ้น หรือการเพิ่มทุน

อย่างไรก็ตาม ในรายละเอียดของแผนฟื้นฟูฯ ได้กำหนดแนวทางรักษาสภาพคล่อง โดยมุ่งเน้นไปที่การควบคุมการลงทุนเร่งด่วนต้องดำเนินการทันที รวม 3 ส่วน คือ

ส่วนที่ 1 ให้พิจารณาขายสินทรัพย์ที่ไม่จำเป็น ได้แก่ เครื่องบินที่ปลดประจำการ คิดเป็นมูลค่าเกือบ 1 แสนล้านบาท อะไหล่เครื่องยนต์ A330 ประมาณ 575 ล้านบาท เครื่องฝึกบินจำลองแอร์บัส A380 ประมาณ 426 ล้านบาท และโครงการ ISO 14000 ประมาณ 98 ล้านบาท

ส่วนที่ 2 ชะลอการลงทุน เช่น โครงการสร้างศูนย์ตัดแปลงเครื่องบินขนส่งสินค้า 236 ล้านบาท โครงการพัฒนาสายการบินขนส่งสินค้า (Cargo Conversion) 184 ล้านบาท โครงการขยายโรงซ่อมเครื่องบิน โบอิง B747-400 มูลค่า 1 พันล้านบาท เพื่อรอให้การสั่งซื้อเครื่องบินสำรองของแอร์บัส A380 จะมีทิศทางชัดเจน

ส่วนที่ 3 เสร็จจขอเลื่อนกำหนดการชำระเงินค่าซื้อเครื่องบินล่วงหน้าประจำปี 2552 ทั้งเครื่องบินแอร์บัส A330-300 จำนวน 8 ลำ รวมทั้งเลื่อนกำหนดการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A380 จำนวน 6 ลำ

แผนฟื้นฟูฯ ระบุว่า บกท. ต้องเร่งพิจารณาศึกษาแหล่งเงินทุนที่มาจากทางเลือกอื่นๆ ในกรณีที่ธนาคารหรือสถาบันการเงินไม่สามารถปล่อยกู้ให้ เช่น จัดตั้งกองทุนอสังหาริมทรัพย์ นำอาคารสำนักงานที่มีศักยภาพแปลงเป็นสินทรัพย์ที่มีสภาพคล่องเพื่อเพิ่มกระแสเงินสด หรือแปลงสินทรัพย์เป็นทุน (securitization) จากโมลส์สะสมกับบัตรเครดิตต่างๆ รวมทั้งต้องประเมินและวัดผลการบริหารความเสี่ยงจากราคาน้ำมันและอัตราแลกเปลี่ยนเงินสกุลต่างประเทศอย่างใกล้ชิด ควบคู่กับการจัดหาเงินกู้เพิ่มเติมในปี 2552 บกท. จะดำเนินการดังนี้

1. หาเงินกู้ระยะสั้น 1.44 หมื่นล้านบาท โดยใช้วิธีเจรจาต่ออายุตั๋วสัญญาใช้เงินหรือเปลี่ยนเป็นเงินกู้ระยะยาว
2. หาเงินกู้ระยะยาว 2 หมื่นล้านบาท ให้เสร็จสิ้นในปีนี้ ทำได้โดยเจรจาขอการสนับสนุนจากสถาบันการเงินของภาครัฐหรือการออกหุ้นกู้ เพื่อสำรองสภาพคล่องหรือชำระคืนเงินกู้ระยะสั้น
3. จัดหาเงินกู้ออกเครื่องบินแอร์บัส A330-300 รวม 6 ลำ มูลค่า 1.6 หมื่นล้านบาท

นอกจากนี้ในแผนระยะที่ 2 (พ.ศ. 2553-2554) จะต้องจัดทำกรอบปรับปรุงโครงสร้างทางการเงินระยะยาว โดยใช้ 5 มาตรการหลัก ได้แก่

1. ลดหนี้สินต่อทุนจาก 3.8 : 1 ให้เหลือ 3.1 : 1 โดยพิจารณาออกตราสารทุน หรือกึ่งหนี้กึ่งทุนในเวลาเหมาะสม
2. จัดตั้งการบริหารสินทรัพย์ที่มีศักยภาพให้มีสภาพคล่องทางการเงินเพิ่มขึ้น เช่น กองทุนอสังหาริมทรัพย์
3. ศึกษาความเป็นไปได้ในการจัดตั้งนิติบุคคลเฉพาะ เพื่อซื้อเครื่องบินที่การบินไทยเป็นเจ้าของแล้วต้องเช่ามาอีกต่อหนึ่ง เพื่อเพิ่มสภาพคล่องและลดหนี้สินต่อทุนไปพร้อมๆ กัน
4. ศึกษาความเป็นไปได้ในการขายสินทรัพย์ที่ไม่ได้ใช้ประกอบธุรกิจหลัก และหลักทรัพย์ที่ไม่จำเป็นในการทำธุรกิจ โดยต้องคำนึงถึงภาวะราคาตลาดอันเหมาะสม
5. เพิ่มความหลากหลายของแหล่งเงินทุนซื้อฝูงบินใหม่ ด้วยการรักษาสัดส่วนการเช่าซื้อ (financial least) และเช่าปฏิบัติการ (operation least) ให้อยู่ในระดับ 80 : 20 ใกล้เคียงกับสายการบินนานาชาติอื่นๆ จากปัจจุบันสัดส่วนอยู่ที่ 92 : 8

ในการนี้ บกท. ได้ตั้งคณะทำงานกำกับดูแลการปฏิบัติ 6 คณะ ประกอบด้วย คณะทำงานวางแผนการเงิน คณะทำงานพิจารณาเครือข่ายการบินและฝูงบิน คณะทำงานปรับปรุงรายได้ คณะทำงานลดค่าใช้จ่าย คณะทำงานดำเนินงานประชาสัมพันธ์ และคณะทำงานสนับสนุนการบริหารจัดการแผนฟื้นฟูธุรกิจ เพื่อกำกับดูแลให้แผนฟื้นฟูธุรกิจสามารถบรรลุวัตถุประสงค์และเป้าหมาย

อย่างไรก็ตาม ในขณะนี้ แผนฟื้นฟูฯ ในส่วนที่ 1 ก็กำลังประสบปัญหา โดยฝ่ายบริหาร บกท. ได้รายงาน คณะกรรมการ บกท. ถึงปัญหาความล่าช้าในการจำหน่ายเครื่องบินแอร์บัส A340-500 จำนวน 4 ลำ ทั้งนี้ เนื่องจากเครื่องบินรุ่นดังกล่าวไม่เป็นที่ต้องการของตลาด นอกจากนี้ ผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจโลกชะลอตัวที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินชะลอตัว ธุรกิจสายการบินจึงต้องลดการลงทุน ดังนั้น คณะกรรมการ บกท. จึงมอบหมายให้ คณะกรรมการฟื้นฟูฯ บกท. จัดทำแผนการใช้ประโยชน์เครื่องบินรุ่นดังกล่าว ซึ่งในปัจจุบันอยู่ระหว่างการศึกษารายละเอียดและความเป็นไปได้ในการเปิดจุดบินใหม่ในแถบสแกนดิเนเวีย ระหว่างเฮลซิงกิ และออสโล ซึ่งเป็นตลาดที่มีความต้องการเดินทางสูง ซึ่งอาจนำเครื่องบินดังกล่าวมาให้บริการในเส้นทางนี้ หากยังไม่สามารถขายเครื่องบินแอร์บัสเอ 340-500 จำนวน 4 ลำได้

สำหรับความคืบหน้าการจัดการจัดหาเครื่องบิน A330-300 จำนวน 8 ลำ นั้น จะมีการรับมอบในปี 2552 นี้ จำนวน 6 ลำ และในปี 2553 อีก 2 ลำ ซึ่งตามกำหนดจะรับมอบเครื่องบินลำแรกในเดือนเมษายน 2552 นี้ โดยจะเลื่อนการชำระค่างวดพร้อมกับการรับมอบ จากเดิมที่ต้องชำระก่อนรับมอบ โดยในปี 2552 ต้องชำระรวม 1.5 หมื่นล้านบาท ออกไปก่อน ซึ่งเป็นไปตามแผนฟื้นฟูธุรกิจฯ ระยะที่ 2

ส่วนกรณีส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ นั้น บกท. ได้ตั้งคณะทำงานเพื่อเจรจากับ บริษัท แอร์บัส อินดัสตรี จำกัด ในการขอเลื่อนการส่งมอบเครื่องบินแอร์บัส A380-800 จำนวน 6 ลำ ออกไปก่อนประมาณ 1 ปี จากเดิมที่จะมีการส่งมอบลำแรกในเดือนกันยายน 2553 รวมทั้งเจรจาเลื่อนการจ่ายเงินล่วงหน้า ออกไปด้วย ซึ่งจะช่วยให้กระแสเงินสดของ บกท. ในปี 2552 และ 2553 ดีขึ้น ทั้งนี้ การเลื่อนการส่งมอบเครื่องบิน A380-800 จำนวน 6 ลำออกไป อยู่ในแผนฟื้นฟูธุรกิจฯ ระยะที่ 2 เช่นกัน ซึ่งตอนนี้ยังไม่มี ความชัดเจน ต้องดูสถานการณ์การแข่งขันของธุรกิจการบินเป็นส่วนสำคัญ

นอกเหนือจากเรื่องแผนฟื้นฟูธุรกิจของ บกท. แล้ว บกท. ยังต้องเตรียมกลยุทธ์สำหรับการแข่งขันทางธุรกิจที่สำคัญอีกประเด็นหนึ่งเช่นกัน นั่นคือ การแข่งขันด้านส่วนแบ่งทางการตลาดสำหรับตลาดภายในประเทศและภูมิภาค กับสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งหลังจากที่สายการบินไทยได้ย้ายเที่ยวบินภายในประเทศกลับไปให้บริการที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเพียงแห่งเดียวแล้ว ทำให้ บกท. ต้องแข่งขันกับสายการบินไทยแอร์เอเชีย ซึ่งทำการบินอยู่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิเหมือนกัน หลังจากที่ยกหน้านี้ บกท. ถูกสายการบินไทยแอร์เอเชียแย่งส่วนแบ่งทางการตลาดไปแล้วประมาณร้อยละ 30-40 อย่างไรก็ตาม อาจกล่าวได้ว่า จากสภาพเศรษฐกิจในปัจจุบัน ประกอบกับพฤติกรรมของผู้บริโภคที่เปลี่ยนแปลงไป อาจเป็นสิ่งที่สร้างความได้เปรียบให้แก่สายการบินไทยแอร์เอเชีย แต่อย่างไรก็ตาม ในขณะเดียวกัน ก็พบว่า การย้ายฐานบินของ บกท. ในครั้งนี้ เป็นผลบวกแก่สายการบินวันทูโกและสายการบินนกแอร์ ซึ่งยังคงทำการบินอยู่ที่ทำอากาศยานสุวรรณภูมิ ดังจะเห็นได้จากจำนวนผู้โดยสารของสายการบินวันทูโกมีเพิ่มขึ้น จากอัตราบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยว ร้อยละ 70 เป็นร้อยละ 80 ซึ่งทำให้สายการบินวันทูโก เพิ่มเที่ยวบินต่างๆ เช่น เส้นทางกรุงเทพฯ-สุราษฎร์ธานี วันละ 1 เที่ยวบิน หลังจากหยุดทำการบินไปเมื่อปีที่แล้ว และเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน เส้นทางกรุงเทพฯ-ภูเก็ต และกรุงเทพฯ-เชียงใหม่ จาก 1 เที่ยวบินเป็น 2 เที่ยวบินต่อวัน

สำหรับสายการบินวันทูโกนั้น ล่าสุดได้ถูกคณะกรรมการยุโรปประกาศเป็นสายการบินที่ห้ามทำการบินเข้าไปในยุโรปล่าสุด เนื่องจากไม่ได้มาตรฐานด้านความปลอดภัยระหว่างประเทศ ซึ่งมีทั้งสิ้น 194 สายการบิน แม้ว่าสายการบินวันทูโกจะไม่ได้มีเส้นทางบินให้บริการไปยังทวีปยุโรปแต่อย่างใดในปัจจุบัน แม้ว่าส่วนใหญ่จะเป็นสายการบินจากแอฟริกา นอกจากนั้น ยังได้เพิ่มสายการบินอันตรรายเข้าไปในบัญชีดำอีก 6 สายการบินจาก

ค่าชดเชยสถานและแอฟริกาตะวันตก พร้อมกับยังสั่งห้ามสายการบินของอินโดนีเซียหลายสายการบินต่อไป ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อการท่องเที่ยวในอินโดนีเซียอย่างมาก

ด้านท่าอากาศยาน

ผลการสรรหากรรมการผู้อำนวยการใหญ่ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) นั้น คณะกรรมการ ทอท. มีมติเลือก นายเสวีรัตน์ ประสูตานนท์ เป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ทอท. ท่านใหม่

สำหรับปริมาณการจราจรทางอากาศที่ท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ทอท. จำนวน 6 ท่าอากาศยาน ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2552 นั้น เป็นดังตารางด้านล่าง โดยจะพบว่า ปริมาณเที่ยวบินโดยรวมมีจำนวนลดลงประมาณร้อยละ 16.06 ซึ่งเป็นผลจากเศรษฐกิจโลกชะลอตัว

ปริมาณเที่ยวบิน ทั้ง 6 ท่าอากาศยาน			
เดือน	2552	2551	เปลี่ยนแปลง
ม.ค.	31,239	36,470	- 14.34%
ก.พ.	27,514	34,144	-19.42%
มี.ค.	30,728	35,993	-14.63%
รวม	89,481	106,607	-16.06%

ปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางที่ท่าอากาศยานทั้ง 6 แห่ง ในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2552 พบว่ามีปริมาณผู้โดยสารรวม 13,719,597 คน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปี 2551 จำนวน 16,535,320 คน หรือลดลงร้อยละ 17.03

ปริมาณผู้โดยสาร ทั้ง 6 ท่าอากาศยาน			
เดือน	2552	2551	เปลี่ยนแปลง
ม.ค.	4,682,398	5,565,732	-15.87%
ก.พ.	4,254,857	5,355,437	-20.55%
มี.ค.	4,782,342	5,614,151	-14.82%
รวม	13,719,597	16,535,320	-17.03%

ในส่วนของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีเที่ยวบินทำการบินในช่วงเดือนมกราคม-มีนาคม 2552 จำนวน 60,293 เที่ยวบิน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนซึ่งมีจำนวน 67,043 เที่ยวบิน หรือลดลงร้อยละ 10.07

ปริมาณเที่ยวบิน ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
เดือน	2552	2551	เปลี่ยนแปลง
ม.ค.	20,800	22,853	- 8.98%
ก.พ.	18,670	21,517	-13.23%
มี.ค.	20,823	22,673	-8.16%
รวม	60,293	67,043	-10.07%

ขณะที่ผู้โดยสารที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ช่วงเดือนม.ค.-มี.ค. พบว่ามีผู้โดยสารที่ 9,779,843 คน ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนอยู่ที่ 11,368,931คน หรือลดลงร้อยละ 13.98

ปริมาณผู้โดยสาร ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ			
เดือน	2552	2551	เปลี่ยนแปลง
ม.ค.	3,282,278	3,816,797	-4%
ก.พ.	3,037,097	3,660,499	-17.03%
มี.ค.	3,460,468	3,891,635	-14.82%
รวม	9,779,843	11,368,931	-11.08%

ผลการดำเนินงานที่ผ่านมา ทอท. สามารถจะทำกำไรได้มาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2548 โดยมีกำไรสุทธิ 7,408.86 ล้านบาท ปี พ.ศ.2549 มีกำไรสุทธิ 1.03 หมื่นล้านบาท ปี พ.ศ.2550 และปี พ.ศ.2551 มีกำไรสุทธิ 1.09 หมื่นล้านบาท และ 7.32 พันล้านบาท ตามลำดับ แต่กลับต้องประสบภาวะขาดทุนเป็นครั้งแรกในรอบ 5 ปี ในไตรมาสแรก ของปี 2552 (เริ่มตั้งแต่ 1 ตุลาคม 2551 – 31 ธันวาคม 2551) เป็นเงิน 1,679.30 ล้านบาท สาเหตุของผลประกอบการที่ขาดทุนนี้ น่าจะมาจากวิกฤติเศรษฐกิจโลกที่ทำให้อุตสาหกรรมการบินชะลอตัว ซึ่งส่งผลให้ปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารของ ทอท. ยังลดลงต่อเนื่องจากปีก่อน ประกอบกับปัญหาการเมืองและความไม่สงบภายในประเทศตั้งแต่ช่วงปลายปีที่ผ่านมา นอกจากนี้ ทอท. ยังต้องออกมาตรการลดค่าธรรมเนียมต่างๆ เพื่อให้ความช่วยเหลือผู้ประกอบการสายการบินเพื่อรักษารฐานลูกค้าสายการบินไว้

อย่างไรก็ตาม มาตรการ ทอท. ยังคงให้ความช่วยเหลือสายการบินที่ได้รับผลกระทบจากสถานการณ์ทางการเมืองในประเทศไทยต่อไป เพื่อจูงใจให้นักท่องเที่ยวเข้ามาประเทศไทยมากขึ้น โดยล่าสุดนั้น ทอท. จะลด ค่าแลนด์ดิงฟ์ร้อยละ 30 และจอดฟรี 24 ชั่วโมง เริ่มตั้งแต่วันที่ 1 พฤษภาคม - 31 ธันวาคม 2552 อย่างไรก็ตาม การลดค่าแลนด์ดิงฟ์ครั้งนี้ คาดว่า ทอท. จะสูญเสียรายได้ประมาณ 450 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ มีแผนจะเปิดให้บริการขึ้น - ลง เฮลิคอปเตอร์เชิงพาณิชย์ โดยจะจัดพื้นที่ให้สามารถรองรับสำหรับ Helicopter Performance class A1 (Non-Instrument) ได้ ซึ่งขณะนี้อยู่ระหว่างการขออนุญาตการเปิดใช้งานจากกรมการขนส่งทางอากาศ คาดว่า จะสามารถให้บริการได้ภายในเดือนเมษายนนี้

จุดประสงค์ของการจัดให้มีพื้นที่ขึ้น-ลง สำหรับเฮลิคอปเตอร์ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ นอกจากจะเพื่อให้บริการเชิงพาณิชย์แล้ว ยังถือเป็นการอำนวยความสะดวกแก่เฮลิคอปเตอร์ที่ให้บริการฉุกเฉินทางการแพทย์ด้วย โดยในช่วงแรกจะให้บริการเฉพาะช่วงเวลากลางวันเท่านั้น สำหรับพื้นที่ให้บริการจะอยู่ด้านฝั่งตะวันออกของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งใกล้กับโรงซ่อมเครื่องบินของ บกท. นอกจากนี้ ยังได้มีการจัดพื้นที่สำหรับจอดเครื่องบินเฮลิคอปเตอร์ได้ 2 ลำ โดยใช้หลุมจอด 130 ซึ่งอยู่ใกล้กับจุดขึ้น-ลง เป็นหลุมจอดเฮลิคอปเตอร์โดยเฉพาะ

การขยายสายธุรกิจของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ในเรื่องการให้บริการพื้นที่ขึ้น-ลง สำหรับเฮลิคอปเตอร์นั้น เป็นประเด็นที่ สบพ. ควรให้ความสนใจ เนื่องจาก เป็นสิ่งที่แสดงถึงปริมาณหน่วยงานที่ให้บริการด้านเฮลิคอปเตอร์ที่มีมากขึ้น นั่นก็หมายถึง แนวโน้มตลาดแรงงานในด้านนี้ที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งแนวโน้มความต้องการในการพัฒนาบุคลากรในด้านที่เกี่ยวข้องกับเฮลิคอปเตอร์ ทั้งในส่วนของหน่วยงานผู้ให้บริการและการให้บริการของท่าอากาศยาน ดังนั้น สบพ. จึงควรพิจารณาเตรียมความพร้อมของการฝึกอบรมและทำตลาดในเชิงรุก

สำหรับในเดือนเมษายน 2552 นี้ จะพบว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยประสบกับปัจจัยแทรกซ้อน ที่ส่งผลในเชิงลบหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นเหตุการณ์ความไม่สงบทางการเมือง และการชุมนุมของกลุ่มคนเสื้อแดง เมื่อช่วงกลางเดือนเมษายนที่ผ่านมา รวมทั้งการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดสายพันธุ์ใหม่ ซึ่งส่งผลต่อความเชื่อมั่นในการ

เดินทางเข้ามายังประเทศไทย โดยผลการดำเนินงานของ ทอท. ที่มีผลติดลบนั้น เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยได้รับผลกระทบอย่างมาก แต่อย่างไรก็ตาม คาดว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยน่าจะสามารถฟื้นตัวดีขึ้นได้ในช่วงปลายปี 2552 นี้ แม้ว่าเสถียรภาพของสายการบินแห่งชาติ อย่างสายการบินไทย จะยังคงเป็นประเด็นที่หลายฝ่ายยังให้ความสำคัญและมีผลอย่างยิ่งต่อความมั่นคงโดยรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยเฉพาะมีผลอย่างยิ่งต่อการวางแผนการดำเนินงานของ สบพ. ซึ่ง สบพ. จะต้องติดตามข้อมูลและความคืบหน้าอย่างใกล้ชิด

แหล่งข้อมูล

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	
เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์ สายการบินวันทูโก	
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์	หนังสือพิมพ์มติชน
หนังสือพิมพ์แนวหน้า	หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ	หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น
หนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการรายวัน		