

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข้อมูลจากสมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เปิดเผยข้อมูลการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศ ประจำเดือนเมษายน 2552 ที่ผ่านมามีปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศ ลดลงร้อยละ 3.1 ส่วนปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 21.7 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเมษายน 2551

อย่างไรก็ตาม ปริมาณความต้องการเดินทางร้อยละ 3.1 ในเดือนเมษายนนั้น นับว่าเป็นตัวเลขที่ดีขึ้นเมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณความต้องการเดินทางที่ลดลงถึงร้อยละ 11.1 ในเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ส่วนอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor) เฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 74.4 เมื่อเปรียบเทียบกับร้อยละ 72.1 เมื่อเดือนมีนาคม ทั้งนี้ IATA วิเคราะห์ว่า อาจเนื่องมาจากเทศกาลวันหยุดอีสเตอร์ในช่วงเดือนเมษายนที่ผ่านมา จึงทำให้ปริมาณความต้องการเดินทางมีเพิ่มมากขึ้น ซึ่งอาจมีผลทำให้ตัวเลขมีค่ามากกว่าความเป็นจริงประมาณร้อยละ 2 อย่างไรก็ตาม ตัวเลขคาดการณ์เบื้องต้นสำหรับเดือนพฤษภาคมนี้ อาจจะลดลงในอัตราที่เป็นตัวเลขสองหลัก โดยเฉพาะสายการบินของภูมิภาคยุโรป

ข้อมูลปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศ (International Passenger Demand) ในแต่ละภูมิภาค เป็นดังนี้

สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก นั้น พบว่า ปริมาณความต้องการเดินทางระหว่างประเทศลดลงต่อเนื่อง โดยลดลงอยู่ที่ร้อยละ 8.6 ซึ่งสายการบินก็ปรับลดปริมาณการให้บริการลงร้อยละ 7.4

ส่วนสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ มีปริมาณความต้องการเดินทางลดลงมาอยู่ที่ร้อยละ 4.2 ในเดือนเมษายน หลังจากที่ต้องประสบปัญหาปริมาณความต้องการที่ลดลงถึงร้อยละ 13.4 เมื่อเดือนมีนาคม ซึ่งสายการบินก็ได้ปรับปริมาณการให้บริการลดลงเหลือร้อยละ 4 จึงทำให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการ มากกว่าในช่วงเดือนมีนาคม ซึ่งมีความแตกต่างถึง 7.7 จุด

สายการบินในภูมิภาคยุโรป ซึ่งเคยมีปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารที่ลดลงถึงร้อยละ 11.6 ในช่วงเดือนมีนาคมนั้น ได้ปรับตัวดีขึ้นในเดือนเมษายน โดยความต้องการเดินทางลดลงอยู่ที่ร้อยละ 2.7 ซึ่งเป็นอัตราที่ใกล้เคียงกับการปรับลดปริมาณการให้บริการที่ลดลงร้อยละ 2.6

สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง เป็นภูมิภาคที่น่าจับตามอง เนื่องจากปริมาณความต้องการเดินทางเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 11.2 ในเดือนเมษายน เช่นเดียวกับปริมาณการให้บริการก็เพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 12.3

สำหรับสายการบินในภูมิภาคละตินอเมริกา ก็มีปริมาณความต้องการที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 7.5 และได้เพิ่มปริมาณการให้บริการร้อยละ 6 อย่างไรก็ตาม สายการบินในภูมิภาคนี้ ก็ประสบกับอัตราส่วนการบรรทุกที่ต่ำที่สุดคือ ร้อยละ 71.2

ส่วนสายการบินของภูมิภาคแอฟริกา นั้น ประสบปัญหาความต้องการลดลงร้อยละ 7.1 ซึ่งก็ได้ปรับลดปริมาณการให้บริการลงร้อยละ 5

จากข้อมูลข้างต้นจึงอาจกล่าวได้ว่า ในเดือนเมษายนนี้ ความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศของสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีอัตราการลดลงมากที่สุด คือ ลดลงร้อยละ 8.6 รองลงมาคือ สายการบินในภูมิภาคแอฟริกา ภูมิภาคอเมริกาเหนือ และภูมิภาคยุโรป ซึ่งมีการลดลงเป็นร้อยละ 7.1 ร้อยละ 4.2 และร้อยละ 2.7 ตามลำดับ ในขณะที่สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลางและภูมิภาคละตินอเมริกา มีปริมาณความต้องการเดินทางที่เพิ่มมากขึ้น โดยเพิ่มขึ้นมาอยู่ที่อัตราร้อยละ 11.2 และ 7.5 ตามลำดับ

แต่ประเด็นที่น่าสนใจ คือ สายการบินในทุกภูมิภาคได้ปรับปริมาณการให้บริการ เพื่อให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางที่เปลี่ยนแปลง อาจกล่าวได้ว่า สายการบินส่วนใหญ่มีการปรับลดปริมาณการให้บริการลง ซึ่งเป็นเหตุที่อุตสาหกรรมการบินประสบภาวะการชะลอตัวในปัจจุบัน นอกจากนี้ จะพบว่าสายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ และภูมิภาคยุโรป นั้น มีการปรับตัวโดยการปรับลดการให้บริการที่ใกล้เคียงกับปริมาณความต้องการ

สำหรับความต้องการการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (International Cargo Demand) นั้น เมื่อเดือนเมษายน 2552 ที่ผ่านมา อัตราการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศลดลงร้อยละ 21.7 โดยพบว่า ปริมาณการขนส่งลดลงต่อเนื่องกันเป็นเวลา 5 เดือนแล้ว ซึ่งลดลงในอัตราที่สูงกว่าร้อยละ 20 จากเมื่อช่วงเดียวกันของปีก่อน IATA วิเคราะห์ว่า จากตัวเลขดังกล่าว แสดงถึงการหดตัวของสภาพเศรษฐกิจที่แย่ที่สุด แม้ว่าความเชื่อมั่นทางธุรกิจจะดีขึ้น แต่สินค้าคงคลังก็ยังคงมีปริมาณมากอยู่ และจนกว่าสินค้าคงคลังจะปรับตัวอยู่ในระดับปกติ ปริมาณการขนส่งสินค้าจึงจะมีการปรับตัวดีขึ้น

สายการบินในทุกภูมิภาคมีปริมาณการขนส่งสินค้าลดลงในอัตราตัวเลขสองหลัก โดยสายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง ซึ่งเป็นผู้ให้บริการที่แข็งแกร่งที่สุด ก็ลดลงถึงร้อยละ 11.1 ส่วนสายการบินของภูมิภาคยุโรป อเมริกาเหนือ เอเชียแปซิฟิก และแอฟริกา นั้น ลดลงร้อยละ 23.3, 22.4, 22.3 และ 18.8 ตามลำดับ ในขณะที่สายการบินของละตินอเมริกามีการลดลงมากที่สุดอยู่ที่ ร้อยละ 24.2

ทั้งนี้ **Mr. Giovanni Bisignani, Director General and CEO of the IATA** ได้กล่าวว่า IATA ยังไม่เห็นสัญญาณใดๆ ที่จะบอกว่าสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินจะกลับมาดีขึ้น

ความเห็นของ IATA สอดคล้องกับความคิดเห็นของ **นายวิสิทธิ์ วอลซ์ ประธานคณะกรรมการบริหารสายการบินบริติช แอร์เวย์ส** ของอังกฤษ ซึ่งกล่าวว่า อุตสาหกรรมการบินทั่วโลกยังคงเผชิญกับวิกฤตการณ์ครั้งใหญ่ที่สุด และรุนแรงที่สุดเท่าที่อุตสาหกรรมการบินเคยประสบมา ซึ่งส่งผลให้จำนวนผู้โดยสารลดลง และความต้องการในการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลง ในขณะเดียวกัน ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสำหรับการบินกลับเพิ่มสูงขึ้น และจนถึงขณะนี้ยังไม่มีความเห็นว่าเป็นการแสดงสัญญาณถึงการฟื้นตัว แม้ว่าจะมีหลักฐานบ่งชี้อยู่บ้างว่าในบางตลาดภาวะวิกฤตได้ทรุดหนักจนถึงจุดต่ำสุดแล้วก็ตามที่ ทั้งนี้ ผลประกอบการของสายการบิน บริติช แอร์เวย์ส ประจำปีงบประมาณ 2551 สิ้นสุดลงเมื่อวันที่ 31 มีนาคมที่ผ่านมา นั้น ประสิทธิภาพขาดทุนถึง 375 ล้านปอนด์ (20,250 ล้านบาท) จากที่เคยทำกำไรได้มากถึง 712 ล้านปอนด์ (38,448 ล้านบาท) การขาดทุนดังกล่าวเป็นผลสืบเนื่องจากผลกระทบวิกฤตเศรษฐกิจ ที่ทำให้สูญเสียผู้ใช้บริการให้กับสายการบินราคาประหยัดไปเป็นจำนวนมาก โดยผู้โดยสารเที่ยวบินระดับพรีเมียมลดลง ร้อยละ 13 ในขณะที่ปริมาณการบินโดยรวมลดลง ร้อยละ 3.4 และ จำนวนผู้โดยสารรวม 33.1 ล้านคน ลดลงจากปีก่อนหน้าร้อยละ 4.3

อย่างไรก็ตาม **Dr. Taieb Cherif, Secretary General of the ICAO** ได้กล่าวปาฐกถาในการประชุม 2009 China Civil Aviation Development Forum เมื่อวันที่ 14-15 พฤษภาคม ที่ผ่านมา โดยมีใจความตอนหนึ่งสรุปว่า ICAO ยังคาดการณ์ว่า อุตสาหกรรมการบินน่าจะสามารถฟื้นตัวได้ในปีหน้า โดยเฉพาะจีนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่งแนวโน้มระยะยาวสำหรับผู้โดยสารที่เดินทางภายในภูมิภาคของจีนและภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกนั้น จะมีอัตราการเติบโตเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 5.5 ต่อปี เรื่อยไปจนถึงปี 2025

นอกจากนี้ **Dr. Taieb Cherif** ยังได้กล่าวถึงแนวทางในการพัฒนาของ ICAO ไว้ในที่ประชุมดังกล่าวอย่างน่าสนใจ โดยกล่าวถึง สิ่งที่ ICAO ให้ความสำคัญเป็นอันดับแรก นั่นคือ **เรื่องความปลอดภัย (safety)** ซึ่ง ICAO ได้เตรียมมาตรการต่างๆ ไว้รองรับในเรื่องความปลอดภัยนี้ และมีประเด็นที่ ICAO มุ่งเน้นเป็นพิเศษ สรุปได้ดังนี้

- โครงการ ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme ของ ICAO จะปิดตัวลงในปีหน้า โดยจะมีโครงการใหม่ขึ้นมา คือ the Continuous Monitoring Approach (the CMA) เพื่อเพิ่มศักยภาพร่วมกันของรัฐภาคีในการตรวจตราดูแลและพัฒนาระดับความปลอดภัยแบบเรียลไทม์
- การเพิ่มความแข็งแกร่งในการกำหนดกรอบระเบียบในประเทศภาคีสมาชิก เพื่อโปรโมตการนำไปปฏิบัติและการบังคับใช้มาตรฐานของ ICAO ขั้นตอนและอุปกรณ์ที่ใช้เป็นแนวทาง รวมทั้งการแก้ปัญหาในประเด็นความปลอดภัยหากมีประเด็นปัญหาเกิดขึ้น ทั้งนี้ ICAO ต้องการให้เกิดเป็นวัฒนธรรมความปลอดภัยขึ้นในทุกภาคส่วนของอุตสาหกรรมการบิน ทั้งหน่วยงานบริหารการบินพลเรือน สายการบิน ทำอากาศยาน และหน่วยเกี่ยวข้องทุกส่วน

- ความท้าทายที่ ICAO คาดการณ์ว่าอุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญในอีกสองสามปีข้างหน้า คือ การขาดแคลนบุคลากรที่มีทักษะ (skilled personnel) ซึ่งในเรื่องนี้ ICAO ได้ดำเนินการพัฒนาแผนปฏิบัติการที่ระดับเพื่อจะช่วยเหลือสมาชิกในการรักษามาตรฐานการฝึกอบรมให้อยู่ในระดับสูง และ ICAO จะเป็นเจ้าภาพจัดการประชุม symposium ในปีหน้า ในประเด็นบุคลากรมืออาชีพด้านการบินรุ่นใหม่ (Next Generation of aviation professionals)

- การใช้ระบบ Performance-based Navigation (PBN) ซึ่งเป็นไปตามแผน Global Aviation Safety Plan โดย ICAO เร่งรัดให้ประเทศสมาชิกใช้ระบบ PBN ให้เป็นที่เรียบร้อยภายในปี 2009 นี้ ทั้งนี้ The Next Generation Air Transportation System (NextGen) ของประเทศสหรัฐอเมริกา และ ระบบ SESAR ซึ่งเป็นระบบการเดินอากาศในอนาคตของทางยุโรป ต่างก็เป็นระบบที่มีพื้นฐานมาจากการทำงานของระบบ PBN และ สนับสนุนแผนการเดินอากาศของ ICAO เพื่อให้เกิดความเป็นอันหนึ่งอันเดียวและความมีมาตรฐานทั่วโลก

อย่างไรก็ตาม แนวโน้มการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินนั้น ยังขึ้นอยู่กับปัจจัยสำคัญประการหนึ่ง นั่นคือ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิง สำหรับสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในขณะนี้ มีแนวโน้มที่จะเริ่มปรับตัวเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง ซึ่งอาจมีความเป็นไปได้ว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงนี้อาจจะกลับมาเป็นปัจจัยที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินอีกครั้งหนึ่ง หลังจากที่เคยเกิดขึ้นเมื่อปีก่อน

Date	Index*
29 May 09	194.8
22 May 09	179.7
15 May 09	170.3
08 May 09	175.8

Sourced from Platts * (Equal to 100 in year 2000 or 87cts/gal)

ข้อมูลจาก IATA แสดงให้เห็นถึงความเคลื่อนไหวของดัชนีราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยในเดือนพฤษภาคม 2552 ซึ่งจะเห็นว่า ราคาน้ำมันมีการปรับตัวขึ้น

This week's assessment across the regions:

	Share in World				Index Value	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1yr ago
29 May 09	Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	2000= 100			
Jet Fuel Price	100%	169.6	71.2	561.5	194.8	8.4%	23.9%	-56.9%
Asia & Oceania	22%	166.4	69.9	552.1	199.7	6.1%	21.1%	-58.7%
Europe & CIS	28%	172.8	72.6	572.0	195.6	10.3%	23.5%	-57.1%
Middle East & Africa	7%	165.1	69.3	547.0	207.0	8.4%	21.9%	-58.0%
North America	39%	169.1	71.0	560.5	188.8	8.2%	26.0%	-55.8%
Latin & Central America	4%	176.9	74.3	572.0	205.8	8.0%	25.4%	-53.3%

ส่วนราคาน้ำมันล่าสุดประจำเดือนพฤษภาคม 2552 นั้น ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงเฉลี่ยเริ่มปรับตัวสูงขึ้น โดยมาอยู่ที่ 169.6 เซ็นต์ต่อแกลลอน หรือ 71.2 เหรียญสหรัฐต่อบาเรลล์ ซึ่งเพิ่มขึ้นจากราคาเมื่อสัปดาห์ก่อนร้อยละ 8.4 และเพิ่มขึ้นจากเดือนก่อนถึงร้อยละ 23.9 แม้ว่าเมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน จะลดลงถึงร้อยละ 56.9 ก็ตาม

อุตสาหกรรมการบินของไทย

แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินของไทย เป็นไปในทิศทางเดียวกับแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินของภูมิภาค คือ ความต้องการเดินทางลดลง และ สายการบินก็มีแนวโน้มปรับลดการให้บริการ นอกจากนี้ จากข้อมูลของ IATA ที่ระบุถึงแนวโน้มการลดการให้บริการของสายการบินตามข้อมูลของ IATA นั้น ก็พบว่า การลดการให้บริการของสายการบิน ได้ส่งผลกระทบต่อมายังในประเทศไทย คือ สายการบินจากต่างประเทศที่ทำการบินเข้าประเทศไทย ได้ปรับลดเที่ยวบินลงอย่างต่อเนื่อง อันเป็นผลมาจากอัตราการบรรทุกเฉลี่ยที่ลดลง โดยข้อมูลจาก **กรมการขนส่งทางอากาศ** ระบุว่า จากการเปรียบเทียบการทำการบินมายังประเทศไทยของสายการบินประจำจากต่างประเทศ สำหรับตารางบินฤดูร้อน ในปี 2551 กับ 2552 (ระหว่างต้นเดือนเมษายน-สิ้นเดือนตุลาคม) พบว่า แม้ในปีนี้มีสายการบินจากต่างประเทศทำการบินเข้าไทย จะมีจำนวนมากกว่า 90 สายการบินเท่ากับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่จำนวนเที่ยวบินมีการปรับลดลง 48 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งการปรับลดเที่ยวบินนี้ เป็นผลเนื่องจากจำนวนผู้โดยสารที่ชะลอตัวลง

ตารางบินฤดูร้อน	เที่ยวบินผู้โดยสารและสินค้า (เที่ยวบินต่อสัปดาห์)	เที่ยวบินรับขนส่งเฉพาะสินค้า (เที่ยวบินต่อสัปดาห์)	รวม (เที่ยวบินต่อสัปดาห์)
ปี 2552	938	93	1031
ปี 2551	963	116	1079
รวม	- 25	- 23	-48

ข้อมูลจาก **ศูนย์วิจัยกสิกรไทย** ระบุว่า การชะลอตัวของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศของไทยได้เกิดขึ้นแล้ว ดังจะเห็นได้จากในไตรมาสแรกของปีนี้จำนวนผู้โดยสารทางอากาศของไทยลดลงเป็นอย่างมาก โดยมีจำนวนเพียง 13.7 ล้านคน หดตัวประมาณร้อยละ 17 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีจำนวน 16.5 ล้านคน ขยายตัวประมาณร้อยละ 11.5 โดยแบ่งเป็นผู้โดยสารภายในประเทศมีจำนวน 5.3 ล้านคน หดตัวประมาณร้อยละ 15 และผู้โดยสารระหว่างประเทศมีจำนวน 8.4 ล้านคน หดตัวประมาณร้อยละ 18.3 ส่วนจำนวนเที่ยวบินในไตรมาสแรกของปีนี้ก็มีจำนวน 89,481 เที่ยวบิน หดตัวกว่าร้อยละ 16.1 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีจำนวน 106,607 เที่ยวบิน ขยายตัวร้อยละ 6.1

เช่นเดียวกับสายการบินของไทย อย่างเช่น **สายการบินไทย** ซึ่งพบว่า อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสาร ในช่วงไตรมาสที่ 2 (เดือนมีนาคมและเมษายน 2552) อยู่ที่ร้อยละ 73 ซึ่งต่ำกว่าเป้าที่วางไว้ที่ร้อยละ 75 คาดว่าเหตุการณ์นี้จะส่งผลในระยะยาวต่อเนื่องทำให้อัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสาร ประจำเดือนพฤษภาคมอยู่ที่ร้อยละ 65 ซึ่งลดลงจากเป้าที่ตั้งไว้ที่ร้อยละ 71 และจากตัวเลขอัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารที่ลดลงต่ำกว่าเป้าที่ตั้งไว้ ทำให้สายการบินไทยต้องปรับลดเที่ยวบินเส้นทางในประเทศและในภูมิภาค โดยเฉพาะจีน ญี่ปุ่น รวมกว่า 170 เที่ยวบิน เพื่อประหยัดค่าใช้จ่าย

ส่วน **สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** ก็จัดตารางบินฤดูร้อน โดยได้ลดเที่ยวบินไปประมาณร้อยละ 20 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา

นอกจากนี้ จากแนวโน้มราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวสูงขึ้นนั้น ก็เริ่มเป็นปัจจัยลบที่ส่งผลอุตสาหกรรมการบินของไทย โดยล่าสุดนั้น สายการบินไทย เริ่มตระหนักถึงปัญหานี้ และได้มีการเตรียมหาแนวทางแก้ไขปัญหาราคาน้ำมันที่เริ่มมีแนวโน้มปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นนี้ โดยอาจเพิ่มค่าธรรมเนียมภาษีน้ำมันในบัตรโดยสารของสายการบินไทยขึ้น หากราคาน้ำมันสูงขึ้นจริงตามสมมติฐานจากทั้งวิชาการและนักวิเคราะห์ที่คาดว่าภายในปีนี้ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงจะอยู่ที่ประมาณ 60-70 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรลหรือสูงกว่านั้น ซึ่งเมื่อก่อนหน้านี้ในช่วงกลางปีที่แล้ว ที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวเพิ่มขึ้นอยู่ที่ 150 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรลนั้น สายการบินไทย ก็เคยนำวิธีการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันในบัตรโดยสารมาแล้วหนึ่งครั้ง

อย่างไรก็ตาม สาเหตุของการชะลอตัวของความต้องการเดินทางผู้โดยสารที่จะเดินทางมายังประเทศไทย นั้น เป็นผลสืบเนื่องมาจากเรื่องสภาวะเศรษฐกิจถดถอย ประกอบกับผลกระทบจากความไม่มั่นคงของการเมืองภายในประเทศ และปัจจัยล่าสุด ก็คือ การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009

ข้อมูลจาก คณะกรรมการธุรกิจการบินกรุงเทพ (AOC) ระบุว่า การชะลอตัวของจำนวนผู้โดยสารในการเดินทางมาเที่ยวไทย เกิดจากปัญหาที่มีผลกระทบก่อนหน้านี้ทั้งจากการชะลอตัวจากเศรษฐกิจโลก ความวุ่นวายทางการเมืองไทยก่อนหน้านี้ ขณะที่การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ก็กำลังกลายเป็นปัจจัยผลกระทบตัวใหม่ ซึ่งในขณะนี้แม้ไทยยังไม่ได้รับผลกระทบโดยตรงต่อเรื่องนี้มากนัก เพราะไม่ได้เป็นจุดแพร่ระบาด แต่ก็อาจจะส่งผลกระทบต่อผู้เช่าเติมอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยเพิ่มมากขึ้นไปอีก โดยเฉพาะในช่วงโลว์ซีซั่นนี้

สอดคล้องกับ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ซึ่งได้ประเมินสถานการณ์และแนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 นี้ สรุปได้ว่า ในช่วง 2 ปีที่ผ่านมาอุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญปัจจัยลบอย่างหนัก ได้แก่

1. **ปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างมาก** เมื่อปี 2551 เป็นปัจจัยสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อการบินของอุตสาหกรรม ขณะที่ ในปีนี้ต้องเผชิญกับวิกฤตเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวลง ส่งผลกระทบต่อกำลังซื้อของนักท่องเที่ยวและผู้โดยสารทางอากาศทั่วโลก ทำให้เกิดการชะลอการเดินทาง โดยเฉพาะนักท่องเที่ยวจากสหรัฐฯ และยุโรปที่ต้องเผชิญปัญหาเศรษฐกิจอย่างหนัก อีกทั้งวิกฤตเศรษฐกิจยังทำให้ภาคธุรกิจหันมาปรับลดค่าใช้จ่ายต่างๆ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการเดินทาง ดังนั้น การเดินทางเพื่อติดต่อธุรกิจมีแนวโน้มลดลง แต่หันไปใช้ระบบเทคโนโลยีสารสนเทศในการติดต่อสื่อสารมากขึ้น เช่น การประชุมทางไกลผ่านดาวเทียม

2. **เหตุการณ์ความวุ่นวายทางการเมือง** ในช่วงเทศกาลสงกรานต์ ก็ยังทำให้อุตสาหกรรมการบินต้องเผชิญภาวะเลวร้ายมากยิ่งขึ้น แม้ว่าเหตุการณ์การชุมนุมทางการเมืองดังกล่าวจะกลับเข้าสู่ความสงบเรียบร้อย แต่สถานการณ์ทางการเมืองยังคงไม่แน่นอน ซึ่งอาจส่งผลกระทบต่อความเชื่อมั่นของนักท่องเที่ยว ซึ่งจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศของไทย จะมีสัดส่วนมากกว่า ร้อยละ 60 ของจำนวนผู้โดยสารทางอากาศทั้งหมด

3. **การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009** ซึ่งคาดว่าจะส่งผลกระทบทำให้นักท่องเที่ยวและผู้โดยสารชะลอหรืองดการเดินทาง ดังเช่นที่เคยเกิดขึ้นในช่วงเหตุการณ์โรคซาร์สและไข้หวัดนก อย่างไรก็ตาม ประเทศไทยอาจไม่ได้รับผลกระทบหนักมากในครั้ง นี้ เนื่องจากไทยไม่ได้เป็นแหล่งกำเนิดของโรคดังกล่าวและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้มีการดำเนินมาตรการป้องกันการแพร่ระบาดอย่างรวดเร็ว เนื่องจากมีประสบการณ์จากโรคซาร์สและไข้หวัดนกมาก่อน ตลอดจนจำนวนนักท่องเที่ยวต่างประเทศส่วนใหญ่ของไทยเป็นนักท่องเที่ยวจากภูมิภาคเอเชียตะวันออกกว่าร้อยละ 55

จากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ข้างต้นนั้น ศูนย์วิจัยกสิกรไทยจึงคาดว่าจำนวนผู้โดยสารทางอากาศตลอดทั้งปีอาจมีประมาณ 46.2-46.8 ล้านคน หดตัวประมาณร้อยละ 14-15 ลดลงจากปี 2551 ที่มีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 54.4 ล้านคน และเป็นการหดตัวต่อเนื่องจากปีก่อนที่หดตัวร้อยละ 4.8

สายการบินต่างๆ ของไทย ต่างก็มีความเห็นสอดคล้องกันว่า ต่างก็ได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากปัจจัยในทางลบ ทั้งปัจจัยสภาวะเศรษฐกิจถดถอย ปัจจัยความไม่มั่นคงของการเมืองภายในประเทศ และปัจจัยล่าสุด ก็คือ การแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009

สายการบินไทย กล่าวว่า สายการบินไทยเองต้องระมัดระวังในการดำเนินการในช่วงไตรมาสที่สองของปี 2552 อย่างมาก เนื่องจาก คาดว่าจะมีผลการดำเนินงานไปในทิศทางเป็นลบ เมื่อเปรียบเทียบกับผลการดำเนินการของไตรมาส 1 ที่ผ่านมา เนื่องจากช่วงเวลาระหว่างเดือนเมษายน-มิถุนายนนั้นเป็นช่วงโลว์ซีซั่นของทุกปี อีกทั้งยังได้รับปัจจัยลบจากภายในประเทศเช่นปัญหาทางการเมืองที่ยังไม่นิ่ง รวมทั้งการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวจากต่างชาติลดลง

อย่างไรก็ตาม ผลการดำเนินงานของ บกท. ในไตรมาส 1 ปีบัญชี 2552(1ม.ค.-31มี.ค.52) มีรายได้รวมทั้งสิ้น 41,270 ล้านบาท และมีกำไรสุทธิ 7,869 ล้านบาท ซึ่งสูงกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนที่มีกำไรสุทธิที่ 2,216 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นถึง 5,653 ล้านบาท หรือ ร้อยละ 255.1 และมี EBITDA เท่ากับ 9,512 ล้านบาท โดย ณ วันที่

31 มี.ค.52 การบินไทย และ บริษัทย่อย มีสินทรัพย์รวมทั้งสิ้น 260,351 ล้านบาท ซึ่งเพิ่มขึ้นจาก ณ วันที่ 31 ธ.ค.51 จำนวน 817 ล้านบาท โดยมีหนี้สินรวมทั้งสิ้น 206,582 ล้านบาท ลดลง 7,070 ล้านบาท

สาเหตุที่ทำให้ บกท. มีผลการดำเนินงานมีกำไร เนื่องมาจาก บกท. ได้ปฏิบัติตามแผนฟื้นฟูธุรกิจอย่างเคร่งครัด ซึ่งแม้ว่า บกท. จะมีรายได้เพียง 41,270 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อน 14,581 ล้านบาท หรือร้อยละ 26.1 แต่ บกท. สามารถลดค่าใช้จ่ายจำนวน 6,757 ล้านบาท ซึ่งลดลงจากช่วงเดียวกันปีก่อน 987 ล้านบาทหรือร้อยละ 12.7 โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายด้านบุคลากร

หลังจากที่ประสบปัญหาการขาดทุนอย่างหนัก บกท. จึงได้ดำเนินการแก้ปัญหาตามแนวทางแผนฟื้นฟูธุรกิจปี 2552-2554 โดยในระยะที่ 1 เป็นแผนฟื้นฟูแบบเร่งด่วนใช้เวลาประมาณ 1 ปี โดยผลดำเนินงานตามแผนเบื้องต้น พบว่า นับตั้งแต่เดือนมกราคม-เมษายนที่ผ่านมา บกท. สามารถลดค่าใช้จ่ายลงได้ ร้อยละ 7-8 และคาดว่าภายในปีนี้ จะสามารถลดค่าใช้จ่ายได้ตามที่ตั้งไว้ คือ ร้อยละ 15 หรือ ราว 10,000 ล้านบาท โดยค่าใช้จ่ายของ บกท. ที่มีการดำเนินการปรับลดลง เช่น

- การลดค่าล่วงเวลาในส่วนงานหลักๆ คือ ฝ่ายงานช่างและงานบริการภาคพื้น รวมถึงค่าใช้จ่ายในงานภาคพื้นสนามบินต่างประเทศ ซึ่งสามารถลดค่าใช้จ่ายในส่วนดังกล่าวลงได้ 300 ล้านบาทแล้ว จากที่ตั้งไว้ 700-800 ล้านบาท
- การลดเที่ยวบินกับลดจำนวนพักค้างคืนของนักบินและลูกเรือ ทำให้ค่าใช้จ่ายในส่วนนี้ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีก่อนจำนวน 415 ล้านบาท หรือลดลงร้อยละ 25.5
- การงดจ่ายเงินรางวัล (โบนัส) ให้กับพนักงาน และการงดปรับขึ้นเงินเดือน ซึ่งทำให้ บกท. สามารถลดค่าใช้จ่ายไปได้ถึง 3,000 ล้านบาท
- ค่าใช้จ่ายด้านราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งในช่วงไตรมาสที่ 1 นั้น เป็นช่วงเวลาที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงปรับตัวลดลงอย่างมาก โดยราคาน้ำมันเฉลี่ยต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อน ประมาณร้อยละ 45.2 ประกอบกับการที่ บกท. ได้ปรับลดจำนวนเที่ยวบินลง ทำให้มีค่าน้ำมันเครื่องบินต่ำกว่าช่วงเดียวกันของปีก่อนถึง 8,627 ล้านบาทหรือประมาณร้อยละ 44.1
- ค่าเช่าเครื่องบิน และอะไหล่ ซึ่งลดลงจากไตรมาสเดียวกันของปีก่อน จำนวน 757 ล้านบาท หรือร้อยละ 64.6 เพราะเครื่องบินเช่าลดลง 5 ลำ อัตราค่าเช่าเครื่องบินที่ต่อสัญญา 3 ลำลดลงและการยกเลิกการเช่าพื้นที่ระวางบรรทุกสินค้า
- ค่าใช้จ่ายเกี่ยวกับการขายและการโฆษณา ลดลง 418 ล้านบาท หรือร้อยละ 23

นอกจากนี้ บกท. ยังได้กำไรจากอัตราแลกเปลี่ยนเงินตราต่างประเทศ ถึง 4,609 ล้านบาท เพราะการปรับยอดเงินกู้คงเหลือสกุลยูโรและเยนเป็นเงินบาท

อย่างไรก็ตาม ถึงแม้ว่า บกท. จะสามารถลดค่าใช้จ่ายและมีกำไรสุทธิได้ในไตรมาสแรกของปี 2552 ที่ผ่านมา บกท. ก็มีโครงการที่จะหาแหล่งเงินกู้ เพื่อนำไปจ่ายค่ารับมอบฝูงบิน แอร์บัส A330-300 ลำที่ 3-8 ซึ่งมูลค่าขั้นต่ำที่จะต้องจ่ายปีนี้ จำนวนประมาณ 2 หมื่นล้านบาท

ส่วน **สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** นั้น กล่าวไว้ว่า ปีที่ผ่านมาถือเป็นปีแรกที่สายการบินประสบกับภาวะขาดทุน ซึ่งมีสาเหตุจากการชะลอตัวของเศรษฐกิจโลก และความวุ่นวายต่างๆ ในไทยที่เกิดขึ้น ก็ยังทำให้การท่องเที่ยวได้รับผลกระทบ ทั้งนี้ คาดว่า รายได้ของสายการบินฯ จะอยู่ที่ 8,000 ล้านบาท ซึ่งลดลงไปประมาณร้อยละ 20 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ซึ่งมีรายได้อยู่ที่ 11,000 ล้านบาท และมีจำนวนผู้โดยสาร 2.4 ล้านคน โดยขาดทุนอยู่ 800 ล้านบาท

อย่างไรก็ตาม สายการบินบางกอก แอร์เวย์ เตรียมดำเนินการต่างๆ เพื่อรองรับสภาวะการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบิน และ แนวโน้มการขาดทุนของบริษัทฯ เช่น

- การลดค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นให้ได้ประมาณร้อยละ 25
- การชะลอการรับมอบเครื่องบิน ตามแผนปีนี้ บางกอกแอร์เวย์ส จะต้องรับมอบเครื่องบิน ATR

1 ลำ แต่ก็ขอยกเลิกไป รวมถึงรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A319 เข้าประจำฝูงบินใหม่อีก 3 ลำ บางกอกแอร์เวย์สก็จะขอเจรจากับทางผู้ให้เช่าเครื่องบิน เพื่อจะขอรับมอบมาก่อน 2 ลำ ส่วนอีกลำที่จะเข้ามาปลายปีนี้ ขอเลื่อนมารับมอบปีหน้าแทน โดยมีการเสียค่าปรับ

- การเจรจาขอยืดระยะเวลาการเช่าเครื่องบิน จาก 5 ปีเป็น 7 ปี ซึ่งจะทำให้ค่าเช่าถูกลง และลดค่าใช้จ่ายเฉพาะหน้า เพราะสายการบินมองเห็นแล้วว่าความต้องการในการเดินทางของนักท่องเที่ยวลดลง ประกอบกับเครื่องบินที่มีอยู่ก็เพียงพอที่จะนำมาปรับใช้ในเส้นทางบินต่างๆ ได้
- การปรับลดหรือเพิ่มเที่ยวบินตามความเหมาะสมกับความต้องการของผู้โดยสาร เช่น เส้นทางบินที่ขาดทุนที่จะปรับลด เช่น มาเก๊า ฟูกูโอกะ ส่วนเส้นทางที่จะมีการเพิ่มเที่ยวบิน เช่น ภูเก็ต พนมเปญ เป็นต้น โดยเส้นทางบินที่มีศักยภาพก็จะนำเครื่องบินแอร์บัสรุ่นใหม่ที่เพิ่งรับมอบมาใช้ เนื่องจากมีการให้บริการในชั้นธุรกิจอยู่ด้วย เช่น กรุงเทพฯ-สมุย, กรุงเทพฯ-พนมเปญ, กรุงเทพฯ-มัลดีฟส์, สมุย-สิงคโปร์ เป็นต้น
- การสร้างความร่วมมือกับพันธมิตรธุรกิจ โดยการทำการบินโคดแชร์กับสายการบินอื่นๆ เพื่อสร้างโอกาสในการรองรับการเดินทางให้แก่ผู้โดยสารเพิ่มขึ้น นอกเหนือจากเครือข่ายเส้นทางบินของบางกอกแอร์เวย์ ที่เน้นในประเทศและภูมิภาคกลุ่มน้ำโขง ขณะนี้บางกอกแอร์เวย์ ทำโคดแชร์กับหลายสายการบิน เช่น เอธิโอเปีย เพื่อขยายตลาดสู่ตะวันออกกลาง และกำลังหารือกับอีกหลายสายการบินเพื่อขยายตลาดสู่ยุโรป เช่น แอร์ฟรานซ์ เคแอลเอ็ม แอลทียู การบินไทย เป็นต้น
- การนำเครื่องบินที่เหลือจากการใช้งานมาให้บริการเช่า เช่น ให้สายการบินพีบี แอร์ เช่าเครื่องบิน ATR ซึ่งเป็นการเช่าเครื่องบิน นักบิน รวมถึงการซ่อมบำรุง

นอกจากนี้ยังชะลอแผนการลงทุนที่ยังไม่จำเป็นออกไปก่อน เช่นแผนจะร่วมมือกับทางสหรัฐอเมริกา เปิดโรงเรียนการบิน ที่จังหวัดสุโขทัย ลงทุนกว่า 600 ล้านบาท เพื่อสอนนักเรียนต่างชาติก็คงต้องชะลอไปก่อน

เช่นเดียวกับ **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** ซึ่งมองว่า การท่องเที่ยวของไทยที่ได้รับผลกระทบจากปัจจัยลบทั้งด้านการเมืองในประเทศ ปัญหาเศรษฐกิจ และการระบาดของไข้หวัดใหญ่ 2009 ทำให้การเดินทางท่องเที่ยวของไทยลดลง ซึ่งสายการบินไทยแอร์เอเชียก็ได้รับผลกระทบนี้ด้วย อย่างไรก็ตาม ในไตรมาสที่ 3 นี้ สายการบินไทยแอร์เอเชีย จะมีการนำเครื่องบินแอร์บัส A320 เข้ามาให้บริการเพิ่มอีก 3 ลำ พร้อมกับการเปิดเส้นทางใหม่อีก 2-3 เส้นทางในประเทศจีน เช่น ไต้หวัน เป็นต้น พร้อมทั้งเพิ่มเที่ยวบินในฮ่องกง

สายการบินวันทูโก ก็มีความเห็นไปในทิศทางเดียวกัน โดยมองว่า ผลกระทบจากปัญหาเศรษฐกิจโลกและการเมืองภายในประเทศ ประกอบกับเป็นช่วงนอกฤดูท่องเที่ยว (Low Season) ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวลดลงประมาณ 4 ล้านคนต่อปี หรือคิดเป็นร้อยละ 50 ซึ่งได้ส่งผลกระทบต่อจำนวนผู้โดยสารของสายการบินต่างๆ ลดลงไปด้วย คิดเฉลี่ยผู้โดยสารของสายการบินลดลงประมาณ 10,000 คนต่อวัน อย่างไรก็ตาม สายการบินวันทูโกยืนยันแผนการซื้อเครื่องบินโบอิง B-742 2 ลำในปี 2552 นี้ แต่จะนำมาให้บริการในเส้นทางใดนั้น จะต้องประเมินสถานการณ์ทางการเมืองและทิศทางการท่องเที่ยวอีกครั้ง

สำหรับ**สายการบินนกแอร์** นั้น ก็ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ซึ่งในช่วงต้นปีที่ผ่านมาแม้ว่าจะอยู่ในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว แต่จำนวนของผู้โดยสารก็เริ่มลดลง ซึ่งสายการบินนกแอร์ จึงได้มีการปรับแผนการบริหารงาน โดยปรับลดจำนวนเครื่องบินที่ใช้ดำเนินการลงจากเดิมจำนวน 10 ลำต่อวัน เหลือเพียง 4 ลำต่อวัน เพื่อลดต้นทุน โดยอัตราส่วนบรรทุกผู้โดยสารของสายการบินนกแอร์ในขณะนี้มันมีอยู่ประมาณร้อยละ 67-70 และในช่วงวันสุดสัปดาห์มีประมาณร้อยละ 70 ซึ่งถือว่าอยู่ในเกณฑ์ที่ดี แม้ว่าจะมีปริมาณผู้โดยสารที่ลดลงบางส่วน ส่วนผลกระทบเกี่ยวกับโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 นั้น ในช่วงที่ผ่านมา สายการบินนกแอร์ยัง

ไม่ได้รับผลกระทบในเรื่องดังกล่าว เนื่องจากเที่ยวบินที่ให้บริการนั้น เป็นเที่ยวบินภายในประเทศทั้งหมด และการระบาดของเชื้อโรคก็ยังไม่ได้เข้ามาระบาดในประเทศไทย

อย่างไรก็ตาม นักแอร์ก็มีแผนการที่จะขยายตัว แม้จะมีปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่เกิดขึ้น โดยภายในไตรมาสที่ 4 ของปีนี้ จะมีการขยายเส้นทางบิน รวมทั้งการนำเครื่องบินใหม่ โบอิง 737 -400 เข้ามาบริการอีก 1 ลำ ในเดือนก.ค. 2552 นี้ ทำให้มีเครื่องบินให้บริการเพิ่มขึ้นเป็น 5 ลำ

ทางด้าน **การขนส่งสินค้าทางอากาศ**เองก็ได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัวนี้เช่นกัน โดยข้อมูลจาก **สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA)** ระบุว่า ภายหลังจากภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว ตั้งแต่ปี 2551 ถึงปัจจุบันและมีแนวโน้มว่าในปี 2552 นี้ ภาวะเศรษฐกิจจะยังชะลอตัวอย่างต่อเนื่องโดยในช่วงเดือน ม.ค.-มี.ค.52 ที่ผ่านมา ผู้ประกอบการธุรกิจขนส่งสินค้าได้ลดปริมาณการขนส่งสินค้าไปแล้วกว่าร้อยละ 30-40 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปีก่อน ส่วนสินค้าที่มีปริมาณการขนส่งลดลงส่วนใหญ่จะเป็นสินค้า กลุ่มอิเล็กทรอนิกส์ อุปกรณ์คอมพิวเตอร์ และสินค้าเกษตร มียอดการสั่งซื้อ จากประเทศคู่ค้าลดลงอย่างต่อเนื่อง ส่งผลให้ธุรกิจจัดส่งสินค้าต้องสูญเสียรายได้ซึ่งขณะนี้อยู่ในขั้นตอนของการประเมินตัวเลขของรายได้ที่ขาดหายไป อย่างไรก็ตาม หากสถานการณ์ในช่วงครึ่งหลังของปี 2552 ปรับตัวดีขึ้น ธุรกิจขนส่งก็น่าจะฟื้นตัวตาม

นอกเหนือจากธุรกิจสายการบินของไทย ทั้งการขนส่งผู้โดยสาร และการขนส่งสินค้าทางอากาศ ซึ่งต่างก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤตต่างๆ ที่เกิดขึ้นภายในประเทศไทยแล้ว ทาง **บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.)** ผู้ให้บริการควบคุมการเดินอากาศและการสื่อสารการบิน ก็ได้รับผลต่อเนื่องด้วยเช่นกัน โดยพบว่า สถานการณ์เศรษฐกิจตกต่ำ และความวุ่นวายทางการเมืองอย่างต่อเนื่อง รวมถึงการระบาดของไข้หวัดใหญ่ 2009 ได้ส่งผลกระทบต่อธุรกิจการบิน ทำให้ปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงค่อนข้างมากในปีนี้ และกระทบต่อรายได้ของ บวท. ที่เป็นผู้ให้บริการจัดการจราจรทางอากาศ โดยพบว่า เที่ยวบินลดลงเฉลี่ยประมาณร้อยละ 10 ต่อเดือน และกระทบโดยตรงกับรายได้ของ บวท. ซึ่งคาดว่า ปีนี้ บวท.จะมีผลประกอบการลดต่ำกว่าปี 2551 ประมาณ 500 ล้านบาท จากที่ปีก่อนมีรายได้ประมาณ 6,000 ล้านบาท ถือเป็นปีแรกที่ประสบปัญหาหารายได้ต่ำกว่าค่าใช้จ่าย และจากผลการวิเคราะห์ทางการเงิน พบว่า บวท. จะมีรายได้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายเมื่อจำนวนเที่ยวบินมีปริมาณเพิ่มขึ้นร้อยละ 5 แต่ปัจจุบันปริมาณเที่ยวบินมีจำนวนลดน้อยลงจากเดิม

บวท. ได้เริ่มมาตรการลดค่าใช้จ่าย โดยคาดว่าตลอดทั้งปีจะประหยัดค่าใช้จ่ายได้ 100 ล้านบาท

นอกจากนั้น บวท. จะเพิ่มรายได้เพื่อให้ครอบคลุมค่าใช้จ่ายมากที่สุด โดย บวท. มีโครงการ 2 โครงการ คือ

1. โครงการความร่วมมือกับ บริษัท ปตท. จำกัด (มหาชน) (ปตท.) โดย บวท. จะเข้าไปช่วยในการจัดตั้ง ศูนย์วิทยุภาคพื้นดิน ในการควบคุมการขนส่งน้ำมันของ ปตท. ซึ่งจะช่วยให้ ปตท. สามารถที่จะติดตามการทำงานของรถขนส่งน้ำมันและเชื้อเพลิงได้ตลอดเส้นทาง

2. โครงการให้บริการทดสอบบิน โดยนำเอาเครื่องบินทดสอบที่ บวท. มีอยู่ 2 เครื่อง ซึ่งปัจจุบันจะมีการทำการบินทดสอบเพียงปีละ 2-3 ครั้ง มาให้บริการเพิ่มเติมกับประเทศต่างๆ ที่มีความต้องการจะทำการทดสอบสัญญาณวิทยุสื่อสารกับเครื่องบิน เช่น ภูฏาน เนปาล เป็นต้น โดย บวท. ได้ทำการออกแบบ “โมเดล” ในการทดสอบใหม่ แล้วนำมาประยุกต์ใช้งาน และโมเดลใหม่ดังกล่าวก็จะลดจำนวนเที่ยวบิน และเพิ่มความปลอดภัยได้มากขึ้น ทั้งนี้ หลายสนามบินในอินโดจีนที่ต้องการให้เราเข้าไปช่วยทำการบินทดสอบ และในขณะนี้ บริษัทที่ให้บริการในลักษณะนี้มีเพียงบริษัทเดียว คือ บริษัท ออสเตรเลีย แอร์ เซอร์วิส

ส่วนแผนการลงทุนของ บวท. ในปี 2552 นี้ ได้แก่

1. โครงการติดตั้งระบบเครื่องช่วยการเดินอากาศด้วยระบบดาวเทียม หรือ Performance-based Navigation (PBN) ที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ซึ่งได้เคยกล่าวรายละเอียดไปบางส่วนแล้วในสรุปข่าวอุตสาหกรรมการบินของไทย ประจำเดือนมกราคม 2552 ทั้งนี้ คาดว่า การติดตั้งจะแล้วเสร็จพร้อมให้บริการเดือนตุลาคม 2552 โดยใช้เงินลงทุนประมาณ 5 ล้านบาท ซึ่งเมื่อ บวท. ดำเนินการความสำเร็จ ก็จะขยายการให้บริการไปสู่ท่าอากาศยานในต่างประเทศ เป็นการสร้างรายได้เพิ่มให้กับ บวท. เนื่องจากระบบดังกล่าวเป็นระบบที่ ICAO จะบังคับให้ท่าอากาศยานทุกแห่งติดตั้งในอีก 7 ปี

2. โครงการลงทุนในส่วนของเทคโนโลยี ในการกำหนดทิศทาง การปรับปรุงระบบเทคโนโลยีสารสนเทศ และองค์ความรู้ต่างๆ เพื่อให้เกิดการให้บริการการควบคุมการจราจรทางอากาศที่รวดเร็ว สะดวก และปลอดภัย เช่น ในส่วนการให้บริการที่สนามบินสุวรรณภูมิ บวท. ก็ได้มีการปรับเส้นทางการจราจรทางอากาศใหม่ โดยไม่ต้องไปบินอ้อมดอนเมือง ช่วยให้เครื่องบินประหยัดเวลาไปได้ประมาณ 5 นาที/ลำ ซึ่งสามารถช่วยให้เครื่องบินประหยัดน้ำมันเพิ่มขึ้น โดยจากการคำนวณของ บกท. จะช่วยประหยัด ได้ 35,600 บาทต่อเที่ยวบิน หรือ 19 ล้านบาทต่อเดือน

ในส่วนของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) นั้น ก็ได้เตรียมความพร้อมสำหรับสถานการณ์ที่เกิดขึ้นในปี 2552 ทั้งภาวะเศรษฐกิจโลกและการเมืองภายในประเทศที่ทำให้จำนวนนักท่องเที่ยวและเที่ยวบินลดลงและทำให้รายได้ในปี 2552 ลดลง โดยนโยบายเร่งด่วนที่ ทอท. จะดำเนินการ คือ การปรับแผนลดรายจ่ายและเพิ่มรายได้ของ ทอท. เพื่อให้ผลประกอบการในปี 2552 ไม่ประสบกับผลขาดทุน

ทอท. ได้ทำแผนปรับลดรายจ่ายลงไปแล้วประมาณ 2,000 ล้านบาท แต่ ทอท. มีนโยบายการช่วยเหลือผู้ประกอบการด้านการบินทั้งการลดค่าธรรมเนียมการขึ้นลงอากาศยาน ค่าธรรมเนียมการจอดอากาศยาน ได้ทำให้รายได้ ทอท. ลดลงไปกว่า 1,000 ล้านบาท และประมาณการรายได้ในปี 2552 อาจลดลงตามภาวะเศรษฐกิจโลก

อย่างไรก็ตาม คาดว่าการปรับแผนให้สอดคล้องกับสถานการณ์จะทำให้ผลประกอบการของ ทอท. ในปี 2552 ไม่ขาดทุน จากผลประกอบการ ทอท. ปี 2551 มีกำไรสุทธิ 7,321 ล้านบาท โดยมีรายได้จากการดำเนินงาน 22,010 ล้านบาท รายจ่าย 18,515 ล้านบาท และมีกำไรจากอัตราแลกเปลี่ยน 928 ล้านบาท

นอกจากนี้ ทอท. ยังมีความสนใจที่จะเข้าไปบริหารท่าอากาศยานกระบี่ เนื่องจากเป็นท่าอากาศยานที่มีแนวโน้มในการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารอย่างรวดเร็ว และเป็นท่าอากาศยานเดียวในกำกับของ ขอ. ที่มีกำไร

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	
เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
เว็บไซต์บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์ศูนย์วิจัยกสิกรไทย	
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์	หนังสือพิมพ์มติชน
หนังสือพิมพ์แนวหน้า	หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ	หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น
หนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการรายวัน	หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล	หนังสือพิมพ์บางกอกทูเดย์
หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์	หนังสือพิมพ์สยามรัฐ

Disclaimer :

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่
น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในการการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ.
อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูล
ต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสี่ยงเอง สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใด
จากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่
อย่างไรทั้งสิ้น