

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ข่าวสำคัญที่เป็นที่สนใจของอุตสาหกรรมการบินอย่างมากในช่วงเดือนมิถุนายน ได้แก่ **ข่าวการสูญหายของเครื่องบินโดยสารแอร์บัส A330-200 เที่ยวบินที่ 447 ของสายการบินแอร์ฟรานซ์** หลังจากที่เครื่องบินลำดังกล่าวขาดการติดต่อกับหอคอยควบคุมจราจรทางอากาศ ขณะบินข้ามมหาสมุทรแอตแลนติก และหายไปจากจอเรดาร์ตั้งแต่วันที่ 1 มิถุนายน ที่ผ่านมา เครื่องบินลำดังกล่าว ทำการบินออกจากสนามบินนครีโอ เดอ จาเนโร ประเทศบราซิล มุ่งหน้าไปกรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส เหตุการณ์ดังกล่าวนี้ นอกจากจะเป็นอุบัติเหตุทางอากาศครั้งเลวร้ายที่สุดของโลกนับตั้งแต่ปี 2544 แล้ว ยังนับเป็นเหตุการณ์ที่ซ้ำเติมอุตสาหกรรมการบิน ซึ่งกำลังได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจถดถอย และการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่ 2009 อยู่ในขณะนี้ด้วย

อย่างไรก็ตาม สำหรับแนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 นี้ **Mr. Giovanni Bisignani ผู้อำนวยการสมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA)** ได้กล่าวใน the 65th IATA Annual General Meeting and World Air Transport Summit เมื่อวันที่ 7-9 มิถุนายน พ.ศ. 2552 ณ ประเทศมาเลเซีย ระบุว่า สถานการณ์ครั้งนี้ เป็นสถานการณ์ที่ยากลำบากที่สุดที่อุตสาหกรรมการบินเคยประสบมา และอุตสาหกรรมการบินกำลังอยู่ในสถานะที่ถูกสั้นครอน

IATA ยังได้ทบทวนตัวเลขคาดการณ์ทางการเงินของสายการบินสมาชิกในปี 2552 โดยคาดว่าสายการบินทั่วโลกจะประสบปัญหาการขาดทุนสูงถึง 9 พันล้านเหรียญสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นประมาณการตัวเลขการขาดทุนที่เพิ่มขึ้นอีกหนึ่งเท่าตัว จากเดิมที่เคยคาดการณ์ตัวเลขการขาดทุนไปเมื่อเดือนมีนาคมที่ผ่านมา ไว้ที่ 4.7 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ คาดว่าน่าจะเป็นเพราะ รายได้ของสายการบินทั่วโลกในปี 2552 นี้ ลดลงอย่างรวดเร็ว

หากจะพิจารณาจากเหตุการณ์เมื่อวันที่ 11 กันยายน 2001 พบว่า ในครั้งนั้นได้ทำให้รายได้ของอุตสาหกรรมการบินลดลงไปร้อยละ 7 ซึ่งต้องใช้ระยะเวลาถึง 3 ปีในการฟื้นตัวกลับมา แม้ว่าปัจจัยสภาพเศรษฐกิจในขณะนั้นจะมีความแข็งแกร่งก็ตาม แต่วิกฤตการณ์ในครั้งนี้ คาดว่า จะทำให้รายได้ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 นี้ ลดลงไปถึงร้อยละ 15 หรือคิดเป็นมูลค่า 80 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ โดยจะเหลือเพียง 448 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากปีก่อนซึ่งมีรายได้ 528 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ

จากข้อมูลของ IATA ชำงต้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ท่ามกลางสภาพเศรษฐกิจโลกที่ถดถอยในปัจจุบัน ระยะเวลาที่ใช้ในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินจากวิกฤตการณ์ในครั้งนี้ ต้องยาวนานกว่า 3 ปี และสภาพเศรษฐกิจที่ถดถอยเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญที่สุดที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน

นอกจากนี้ IATA ยังได้คาดการณ์ปริมาณความต้องการการขนส่งทางอากาศ ในปี พ.ศ.2552 ซึ่งเมื่อนำมาเปรียบเทียบกับผลการดำเนินการขนส่งทางอากาศเมื่อปี พ.ศ.2551 จะพบว่า

	ปี 2552	ปี 2551	การเปลี่ยนแปลง
การขนส่งสินค้าทางอากาศ (ล้านตัน)	33.3	40.1	- 17%
จำนวนผู้โดยสารเครื่องบิน (พันล้านคน)	2.06	2.24	- 8%

ส่วนผลกระทบด้านรายได้จากปริมาณความต้องการที่ลดลงนี้ คาดว่าจะทำให้รายได้จากการขนส่งสินค้าทางอากาศลดลงร้อยละ 11 และรายได้จากการขนส่งผู้โดยสารลดลงร้อยละ 7

ในขณะที่ **องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)** คาดการณ์ว่า **ปริมาณการจราจรทางอากาศของโลก (ตามปริมาณผู้โดยสาร-กิโลเมตร) จะลดลงร้อยละ 4 ในปี 2552** นี้ ทั้งนี้เนื่องจากสภาพเศรษฐกิจโลกยังคงชะลอตัว โดย GDP ของโลกในปีนี้อาจจะลดลงอยู่ที่ ร้อยละ 1.7 นอกจากนี้ ICAO ยังได้ระบุว่า หลังจากปริมาณการจราจรทางอากาศได้ลดลงในช่วงเดือนแรกของปีนี้ ก็เริ่มปรากฏสัญญาณที่แสดงให้เห็นถึงความเสถียรตัวของปริมาณการจราจรทางอากาศ และคาดว่าปริมาณการจราจรทางอากาศในช่วงครึ่งปีหลังนี้ จะมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น

ภูมิภาคอเมริกาเหนือ และ เอเชียแปซิฟิกจะเป็นภูมิภาคที่ได้รับผลกระทบมากที่สุด จากการสภาพเศรษฐกิจที่ถดถอยของประเทศสหรัฐอเมริกา และญี่ปุ่น รวมทั้งการชะลอตัวของเศรษฐกิจในประเทศจีน

ส่วน**สายการบินในภูมิภาคยุโรป** ก็คาดว่าจะได้รับผลกระทบการลดลงของปริมาณการจราจรเพียงเล็กน้อย เนื่องจากผลการดำเนินงานที่มีประสิทธิภาพของสายการบินต้นทุนต่ำ

สายการบินในภูมิภาคแอฟริกา ก็คาดว่า ปริมาณการจราจรจะลดลงเช่นกัน

ในขณะที่**สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง และละตินอเมริกา** จะมีปริมาณการเติบโตที่มากขึ้น เนื่องจากกลยุทธ์ที่เข้มแข็งและมีพลวัตของสายการบินและท่าอากาศยานในภูมิภาค รวมทั้งความต้องการภายในภูมิภาคที่มีความเข้มแข็ง

นอกจากนี้ ICAO ยังได้คาดการณ์ว่า เมื่อเศรษฐกิจมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินก็คาดว่าจะ เกิดขึ้นในปี 2553 โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 3.3 และคาดว่าจะการขยายตัวจะต่อเนื่องไปจนถึงปี 2554 โดยมีอัตราการขยายตัวอยู่ที่ร้อยละ 5.5 โดยตัวเลขคาดการณ์การขยายตัวในแต่ละภูมิภาค เป็นดังนี้

การขยายตัวในด้าน Passenger Kilometres Performed (การเปลี่ยนแปลงของร้อยละ เมื่อเปรียบเทียบกับปีที่แล้ว)

ภูมิภาค	2552	2553	2554
	ตัวเลขเบื้องต้น	คาดการณ์	คาดการณ์
แอฟริกา	-4.2	6.5	7
เอเชียแปซิฟิก	-4.5	3.6	6.5
ยุโรป	-3	2.9	5.5
ตะวันออกกลาง	8	9.5	12
อเมริกาเหนือ	-7.2	1.3	2.6
ละตินอเมริกา/คาริบเบียน	5.3	7.5	8
โลก	-3.8	3.3	5.5

ในขณะที่ **IATA** ได้คาดการณ์ถึงผลประกอบการของสายการบินในแต่ละภูมิภาค ประจำปี 2552 โดย IATA มองว่า **ในปีนี้อีสายการบินในทุกภูมิภาคจะประสบการขาดทุน** ดังนี้

สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก จะประสบกับการขาดทุนมากที่สุด เป็นเงินจำนวน 3.3 พันล้านเหรียญสหรัฐ เนื่องจากประเทศญี่ปุ่น ซึ่งเป็นตลาดที่ใหญ่ที่สุดในภูมิภาคก็กำลังอยู่ในช่วงการถดถอย เช่นเดียวกับตลาดจีนและอินเดีย ซึ่งคาดว่าจะประสบการขาดทุนครั้งใหญ่ เนื่องจากความต้องการการส่งออกชะลอตัวลง แต่อย่างไรก็ตาม ผลประกอบการที่คาดการณ์ในปี 2552 นี้ ก็ดีกว่าการขาดทุนจำนวน 3.9 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อปี 2551

รองลงไปคือ **สายการบินในภูมิภาคยุโรป** ซึ่งคาดว่าจะประสบการขาดทุนจำนวน 1.8 พันล้านเหรียญสหรัฐ นอกจากนี้ สิ่งที่จะเกิดขึ้น ก็คือ ความต้องการที่เปลี่ยนแปลงไปของผู้บริโภค โดยจะพบว่า ตลาดหลักๆ ของสายการบิน

บินในภูมิภาค (เส้นทางภายในทวีปยุโรป เส้นทางแอดแลนติกเหนือ และจากยุโรปไปเอเชีย) จะไม่ต้องการบริการระดับพรีเมียมของสายการบินอีกต่อไป

ส่วนสายการบินของภูมิภาคตะวันออกกลาง แม้ว่าจะมีการขยายตัวของจราจรทางอากาศที่เข้มแข็ง แต่ก็ประสบการขาดทุนจำนวน 1.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ทั้งนี้เป็นเพราะฮับในภูมิภาคนี้ ซึ่งเป็นจุดเชื่อมต่อระหว่างทวีปยุโรปกับเอเชียนั้น ได้รับผลกระทบจากการถดถอยของทั้งตลาดยุโรปและตลาดเอเชีย

ที่น่าสนใจที่สุด ได้แก่ **สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือ** ซึ่งคาดว่าจะขาดทุนจำนวน 1 พันล้านเหรียญสหรัฐ ตัวเลขคาดการณ์นี้เป็นตัวเลขที่ดีขึ้นอย่างมาก เมื่อเปรียบเทียบกับขาดทุนจำนวน 5.1 พันล้านเหรียญสหรัฐ เมื่อปี 2551 อันเนื่องมาจากการทำประกันน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างจำกัดของสายการบิน ในขณะที่ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่พุ่งสูงขึ้นเมื่อปี 2551 ส่วนปัจจัยที่ทำให้การขาดทุนลดน้อยลงเป็นเพราะ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ถูกลง และ การปรับลดปริมาณการให้บริการของสายการบินที่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการเดินทางทางอากาศ

สายการบินของภูมิภาคละตินอเมริกาก็คาดว่าจะขาดทุนจำนวน 900 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งมีสาเหตุมาจากการได้ผลกระทบของสภาวะเศรษฐกิจถดถอยในสหรัฐอเมริกา ประกอบกับการที่ประเทศจีนลดความต้องการการขนส่งสินค้าของภูมิภาคนี้

สายการบินแอฟริกาก็คาดว่าจะขาดทุนจำนวน 500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นผลจากการสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาด ประกอบกับผลกระทบของภาวะเศรษฐกิจถดถอย

อย่างไรก็ตาม ในการคาดการณ์ตัวเลขการขาดทุนของ IATA นี้ ผู้ประกอบการสายการบินบางแห่งก็มีความเห็นในประเด็นนี้ โดยประธานบริหารสายการบินกาดาร์แอร์เวย์ส ไม่ค่อยเห็นด้วยกับการประเมินตัวเลขการขาดทุนของ IATA และกาดาร์แอร์เวย์ส ยังคงตัดสินใจที่จะซื้อเครื่องบินใหม่ 200 ลำ ระหว่างปีนี้ไปจนถึง ค.ศ. 2017 จากที่มีอยู่แล้ว 84 ลำ เช่นเดียวกับสายการบินไชน่า เซาธ์เทิร์น ซึ่งยังคงมองว่า ในปีนี้สายการบินไชน่า เซาธ์เทิร์น จะมีกำไร

นอกจากการคาดการณ์การขาดทุนในปี 2552 แล้ว IATA ยังได้ทบทวนตัวเลขการขาดทุนในปี 2551 โดยได้ปรับเพิ่มจำนวนตัวเลขการขาดทุน จากเดิมที่เคยคาดการณ์ว่าจะขาดทุน 8.5 พันล้านเหรียญสหรัฐ ปรับเพิ่มเป็น 10.4 พันล้านเหรียญสหรัฐ ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขคาดการณ์การขาดทุนของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 ซึ่ง IATA คาดการณ์ว่าจะขาดทุน จำนวน 9 พันล้านเหรียญสหรัฐ นั้น ก็จะพบว่า **แนวโน้มตัวเลขการขาดทุนของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 จะดีขึ้นกว่าปี 2551 เล็กน้อย**

จึงอาจกล่าวได้ว่า แนวโน้มของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 ตามการคาดการณ์ของ IATA นั้น แม้ว่าปริมาณความต้องการในการเดินทางและขนส่งทางอากาศ รวมทั้งรายได้ของอุตสาหกรรมการบินในปีนี้จะลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับเมื่อปี 2551 แต่กลับพบว่า แนวโน้มตัวเลขการขาดทุนของปี 2552 นั้น เป็นตัวเลขที่น้อยกว่าการขาดทุนในปี 2551 ซึ่งน่าจะเป็นการแสดงให้เห็นถึงถึงความสามารถในการปรับตัวของอุตสาหกรรมการบินโลกให้สอดคล้องกับสถานการณ์ในปัจจุบัน

แต่ทั้ง ICAO และ IATA มีความเห็นที่สอดคล้องกันประการหนึ่ง คือ **เริ่มมองเห็นสัญญาณที่ดีในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน** โดย IATA ระบุว่า สัญญาณที่ดีเริ่มมีปรากฏให้เห็นเล็กน้อยในช่วงเดือนพฤษภาคมที่ผ่านมา โดยรายงานผลการจราจรทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศแบบประจำของ IATA ประจำเดือนพฤษภาคม 2552 ที่ผ่านมา พบว่า ความต้องการการเดินทางของผู้โดยสารเครื่องบินลดลงร้อยละ 9.3 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศก็ลดลงถึงร้อยละ 17.4 เช่นกัน

ส่วนอัตราส่วนการบรรทุกผู้โดยสารระหว่างประเทศ อยู่ที่ร้อยละ 71.2 ลดลงจากร้อยละ 74.5 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2551

ปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่งทางอากาศที่ลดลงไปในเดือนพฤษภาคม 2552 นี้ ปัจจัยหลักเกิดจากการที่อุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างต่อเนื่องจากโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งเดือนพฤษภาคมนี้ นับเป็นเดือนแรกที่อุตสาหกรรมการบินได้รับรู้ถึงผลกระทบจากโรคดังกล่าวตลอดทั้งเดือน โดย IATA ระบุว่า การแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ได้กดดันยอดการเดินทางทางอากาศในเดือนพฤษภาคม ให้ลดลงประมาณร้อยละ 1 ทั่วโลก

แต่แม้ว่าความต้องการเดินทางของผู้โดยสารระหว่างประเทศในเดือนพฤษภาคม จะยังลดลงไปมากกว่าเมื่อเดือนเมษายน คือ จากลดลงร้อยละ 3.1 เป็นลดลงร้อยละ 9.3 แต่อัตราการลดลงในทั้งสองเดือนที่ผ่านมานั้นก็นับว่าดีกว่าเมื่อเดือนมีนาคม ซึ่งปริมาณความต้องการลดลงไปถึงร้อยละ 11.1 จากสถิติดังกล่าว IATA จึงคาดว่า การถดถอยของอุตสาหกรรมการบินได้มาถึงจุดต่ำที่สุดแล้ว

นอกจากนี้ ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศระหว่างประเทศนั้น แม้ว่าจะลดลงถึงร้อยละ 17.4 ในเดือนพฤษภาคม แต่ก็นับเป็นแนวโน้มที่ดีและเป็นสัญญาณแรกในการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ เพราะนอกจากจะเป็นอัตราที่ดีกว่าเมื่อเดือนเมษายนที่ผ่านมา ซึ่งความต้องการลดลงไปถึงร้อยละ 21.7 แล้ว ยังพบว่า เป็นครั้งแรกนับตั้งแต่เดือนธันวาคม 2551 ที่ความต้องการขนส่งสินค้าลดลงไม่ถึงร้อยละ 20 อย่างไรก็ตาม ก็ยังพบว่า สินค้าคงคลังในยังเหลืออยู่ในสต็อกสินค้ามากกว่าสภาวะปกติประมาณร้อยละ 10-15 ซึ่งก็เป็นไปตามยอดขายสินค้า และแสดงให้เห็นว่าการฟื้นตัวครั้งใหญ่ยังไม่เกิดขึ้น แต่แนวโน้มที่ดีอีกประการหนึ่งคือ จากการสำรวจข้อมูลจากผู้จัดการฝ่ายจัดซื้อ พบว่า ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศจะมีแนวโน้มที่ดีขึ้นในช่วงเดือนมิถุนายนถึงกรกฎาคมนี้ ซึ่งจะอยู่ในระดับที่ต่ำกว่าปีก่อนประมาณร้อยละ 12-15

แม้ว่า IATA จะคาดการณ์ว่า สภาวะการถดถอยของอุตสาหกรรมการบินน่าจะมาถึงจุดต่ำที่สุดแล้ว และเริ่มพอจะมองเห็นสัญญาณที่ดีสำหรับการฟื้นตัวของเศรษฐกิจบ้างเล็กน้อย แต่การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินก็ยังคงจะไม่เกิดขึ้นให้เห็นในช่วงระยะเวลาอันใกล้แน่นอน อย่างไรก็ตาม การฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบินจะเกิดขึ้นก็ต้องอาศัยความร่วมมือของทุกหน่วยงาน ทั้งภาครัฐและเอกชนต้องช่วยกันทำให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรม

IATA ยังได้ระบุถึงปัจจัยเสี่ยงและความท้าทายของอุตสาหกรรมการบินในปี 2552 ที่อุตสาหกรรมการบินควรพิจารณา ซึ่งอาจเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่อการทำงานของอุตสาหกรรมในปี 2552 ได้ ซึ่งสรุปได้ดังนี้

1. ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิง คาดว่าในปี 2552 ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงของอุตสาหกรรมการบินจะอยู่ที่ 106 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 23 ของต้นทุนดำเนินการ ลดลง 59 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ จากเมื่อปี 2551 ซึ่งค่าใช้จ่ายด้านน้ำมันเชื้อเพลิงเป็นเงิน 165 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ หรือคิดเป็นร้อยละ 31 ของต้นทุน แต่อย่างไรก็ตาม ความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้น ก็คือ ความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ซึ่งเริ่มขยับตัวสูงขึ้นอีกครั้งหนึ่ง

จากข้อมูลราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน Kerosene-Type Jet Fuel Spot Prices (Cents per Gallon) จากตลาดต่างๆ 5 แห่ง ในช่วงเดือนมกราคม-มิถุนายน 2552 เป็นดังนี้

Product by Area	Jan-09	Feb-09	Mar-09	Apr-09	May-09	Jun-09
Kerosene-Type Jet Fuel						
New York Harbor	153.89	130.61	132.73	140.79	151.63	183
U.S. Gulf Coast	146.92	125.94	126.76	136.93	148.8	180.47
Los Angeles	144.34	130.57	130.97	141.69	153.35	184.59
Amsterdam-Rotterdam-Antwerp (ARA)	143.56	127.44	131.03	143.02	153.77	185.7
Singapore	141.71	125.66	126.75	140.72	152.85	182.23

จะพบว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยานในทุกแห่งได้ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือนกุมภาพันธ์ 2552 จนถึงปัจจุบัน ซึ่งก็ยากที่จะคาดเดาได้ว่า ทิศทางของราคาน้ำมันในช่วงอีก 6 เดือนที่เหลือนั้นจะเป็นไปในทิศทางใด

2. ในปี 2552 นี้ อุตสาหกรรมการบินมีเงินสดสำรองจำนวน 70 พันล้านเหรียญสหรัฐฯ คิดเป็นร้อยละ 13 ของรายได้ ซึ่งมีความแข็งแกร่งกว่าเงินสดสำรองในอัตราร้อยละ 9 เมื่อปี 2543 แม้ว่าสถานะเงินสดของอุตสาหกรรมการบินในตอนนี้อยู่ในสถานะที่ดีกว่าเมื่อตอนเหตุการณ์วันที่ 11 กันยายนก็ตาม **แต่การใช้ระยะเวลาที่ยาวนานในการฟื้นตัวของอุตสาหกรรมการบิน ก็อาจจะทำให้เงินสดสำรองเหล่านั้นหมดลงไปได้** ซึ่ง IATA ก็คาดว่า ระยะเวลาที่ใช้ในการฟื้นตัวจากวิกฤตการณ์ในครั้งนี้ จะยาวนานกว่าเมื่อครั้งเหตุการณ์วันที่ 11 กันยายนอย่างแน่นอน

3. ในช่วงที่ผ่านมานั้น จะเห็นการควบรวมกิจการของสายการบินต่างๆ จำนวนมาก เช่น แอร์ฟรานซ์กับเคแอลเอ็ม ลูฟท์ฮันซ่ากับสวิสแอร์ เดลต้ากับนอร์ธเวสต์ และคาเธ่ย์แปซิฟิกกับตราคอนแอร์ โดยล่าสุดก็คือ ไชน่าอีสเทิร์นแอร์ไลน์สกับเซี่ยงไฮ้แอร์ไลน์ส การควบรวมกิจการนั้น เป็นการสร้างความเข้มแข็งให้กับสายการบินนั้นๆ นอกจากจะเป็นการลดการแข่งขันและช่วยพยุงกิจการให้มีกำไร ยังเป็นอีกกลยุทธ์ที่สำคัญคือการบริหารประสิทธิภาพของการใช้อากาศยานและเที่ยวบินให้สอดคล้องกับความต้องการในการเดินทางของผู้โดยสาร แต่จะเห็นว่า **ในปัจจุบัน การควบรวมกิจการจะเกิดขึ้นกับสายการบินที่อยู่ภายในภูมิภาคเดียวกันเท่านั้น**

4. ในช่วงสิบปีที่ผ่านมานั้น ประสิทธิภาพของสายการบินเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยพบว่าผลผลิตของแรงงาน (tonne kilometers performed (TKP) per employee 1998-2008) เพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 71 ประสิทธิภาพของน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel used per TKP 1998-2008) ก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 20 และอัตราร้อยละการบรรทุกก็เพิ่มขึ้นร้อยละ 7 แต่ปัจจุบันในช่วงไตรมาสแรกของปี 2552 นั้น อัตราร้อยละการบรรทุกเฉลี่ยทั่วโลกลดลงประมาณร้อยละ 3 จากเมื่อปีก่อน **ดังนั้น ปริมาณความต้องการการเดินทางและขนส่งทางอากาศที่ลดลง ในปี 2552 นี้ อาจทำให้ต้นทุนในส่วนที่ไม่ใช่น้ำมันเชื้อเพลิง เพิ่มขึ้น ซึ่งเป็นต้นทุนส่วนที่ไม่สามารถจะปรับลดลงตามสัดส่วนที่ลดลงได้**

อย่างไรก็ตาม IATA กล่าวว่า อัตราร้อยละการบรรทุกที่ลดลงร้อยละ 3 นี้ เป็นการลดลงในอัตราที่น้อยกว่าที่เกิดขึ้นจากวิกฤตการณ์หลายๆ ครั้งในช่วงที่ผ่านมา ทั้งนี้ เป็นเพราะในครั้งนี้นักบินสามารถบริหารจัดการปริมาณที่จะจัดให้บริการให้สอดคล้องกับปริมาณความต้องการที่ลดลง **อย่างไรก็ตาม เครื่องบินโดยสารอีกกว่า 4,000 ลำ หรือประมาณร้อยละ 17 ของจำนวนเครื่องบินของสายการบินพาณิชย์ในปัจจุบัน ซึ่งได้ทำการสั่งซื้อไปตั้งแต่ช่วงที่อุตสาหกรรมการบินขยายตัว คาดว่าจะเข้าประจำการในฝูงบินของสายการบินพาณิชย์ในสามปีข้างหน้า นั้น จะเป็นสิ่งที่ทำลายสายการบินว่าจะเพิ่มจำนวนผู้โดยสารตามจำนวนเครื่องบินโดยสารที่เข้าสู่ตลาดเพิ่มขึ้นนั้นอย่างไร**

แต่สำหรับในปีนี้และปีหน้านั้น ยอดการสั่งซื้อเครื่องบินจะเป็นไปตามทิศทางที่ชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบินโลก โดย IATA คาดการณ์ว่ายอดขายเครื่องบินโดยสาร ทั้งของแอร์บัสและโบอิง จะลดลงกว่าร้อยละ 30 ในปี 2553 เนื่องจากสายการบินหลายแห่งต่างลดเที่ยวบิน จากการหดตัวของจำนวนผู้โดยสาร โดยเฉพาะเที่ยวบินชั้นพรีเมียม นอกจากนี้ สายการบินยังประสบปัญหาสภาพคล่อง จึงคาดว่าสายการบินส่วนใหญ่จะชะลอการสั่งซื้อ

การคาดการณ์ของ IATA สอดคล้องกับข้อมูลของแอร์บัส ซึ่งนายโทมัส เอนเดอร์ส ผู้บริหารระดับสูงของแอร์บัส ได้กล่าวถึงผลกระทบต่ออุตสาหกรรมเครื่องบินจะได้รับจากวิกฤตเศรษฐกิจทั่วโลกว่า จะทำให้ยอดสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสลดลงต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งเอาไว้ที่ 300 ลำ โดยตั้งแต่ต้นปีถึงปลายเดือนพฤษภาคมนั้น มียอดสั่งซื้อเครื่องบินเพียง 11 ลำ และมียอดยกเลิก 21 ลำ จากเมื่อปีที่แล้ว ที่แอร์บัสมียอดสั่งซื้อเครื่องบินถึง 777 ลำ อย่างไรก็ตาม ในปีนี้ ลูกค้าของแอร์บัสจะยังไม่ได้รับผลกระทบจากวิกฤตเศรษฐกิจมากนัก แต่จะมีผลในปี 2553-2554

แม้แต่ในงานปารีส แอร์โชว์ 2009 ซึ่งจัดขึ้นเมื่อวันที่ 15-22 มิถุนายน ณ กรุงปารีส ประเทศฝรั่งเศส นั้น ยอดการสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารยังคงซบเซา และไม่สามารถกระตุ้นยอดการขายเครื่องบินได้มากนัก

ข้อมูลของแอร์บัส ระบุว่า งานปารีส แอร์โชว์ 2009 นี้ ยอดการสั่งซื้อเครื่องบินของแอร์บัส มีจำนวนทั้งสิ้น 127 ลำ ประกอบด้วย คำสั่งซื้อเครื่องบินจำนวน 58 ลำ และการทำบันทึกความเข้าใจเพื่อสั่งซื้อเครื่องบินเพิ่มอีก 69 ลำ

ประเด็นที่น่าสนใจ คือ ลูกค้ารายใหญ่ของแอร์บัสในครั้งนี้อย่าง สายการบินในตะวันออกกลาง และ ในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ แม้ว่าภาวะเศรษฐกิจซบเซาและการแพร่ระบาดของไวรัสไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ได้แก่

1. **สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส** มีคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส รุ่น A320 จำนวน 20 ลำ และ รุ่น A321 จำนวน 4 ลำ
2. **สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์** มีคำสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแอร์บัสรุ่น A321 จำนวน 16 ลำ พร้อมกับวางมัดจำและทำบันทึกความเข้าใจสั่งซื้อเครื่องบินรุ่น A350-AWB อีก 2 ลำ
3. **สายการบินแอร์เอเชีย เอกซ์** สายการบินต้นทุนต่ำฟิลิปปินส์ของมาเลเซีย มีคำสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแอร์บัส A350-900 จำนวน 10 ลำ
4. **สายการบินเซบูแปซิฟิก** สายการบินต้นทุนต่ำของฟิลิปปินส์ มีคำสั่งซื้อเครื่องบินโดยสารแอร์บัสรุ่น A320 จำนวน 5 ลำ

นอกจากนี้ แอร์บัสยังมองว่า สายการบินส่วนใหญ่จะยังคงลงทุนในเครื่องบินที่มีประสิทธิภาพในการใช้น้ำมันเชื้อเพลิงสูงสุด และเป็นมิตรกับสิ่งแวดล้อมต่อไป โดยลูกค้าของแอร์บัสนั้น มีทั้งกลุ่มที่ต้องการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน และกลุ่มที่ต้องการเครื่องบินใหม่ เพื่อทดแทนเครื่องบินเก่าที่ด้อยประสิทธิภาพกว่า

ล่าสุดนั้น แอร์บัสก็ประสบความสำเร็จในการส่งมอบเครื่องบินรุ่น A320 ลำแรกที่ประกอบโดยโรงงานประกอบเครื่องบินแอร์บัสในเมืองเทียนจิน ประเทศจีน โดย Dragon Aviation Leasing จะเป็นผู้เช่าเครื่องบินลำดังกล่าวให้กับ Sichuan Airlines เป็นผู้เช่าต่อและทำการบินด้วยเครื่องบินลำดังกล่าว

อุตสาหกรรมการบินของไทย

สำหรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ก็ได้รับผลกระทบจากวิกฤติเศรษฐกิจของโลก และการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 เช่นกัน รวมทั้งการหดตัวของอุตสาหกรรมท่องเที่ยวไทยก็เป็นอีกสาเหตุที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบิน เนื่องจากเข้าสู่ช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว รวมทั้งความไม่มั่นคงของสถานการณ์ทางการเมืองของไทย

ข้อมูลของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (มหาชน) (ทอท.) ระบุปริมาณการจราจรทางอากาศ ในช่วง 8 เดือนที่ผ่านมา (ตุลาคม 2551- พฤษภาคม 2552) ของท่าอากาศยานของ ทอท. ทั้ง 6 แห่ง เป็นดังนี้

	ปริมาณ	การเปลี่ยนแปลง จากปีที่ผ่านมา
ปริมาณเที่ยวบินขึ้น-ลง (เที่ยวบิน)		
ระหว่างประเทศ	132,347	-12.77%
ภายในประเทศ	98,007	- 22.10%
รวม	230,354	- 17%%
จำนวนผู้โดยสาร (คน)		
ระหว่างประเทศ	20,565,397	- 20.74%
ภายในประเทศ	12,811,728	- 17.50%
รวม	33,377,125	- 19.53%
ปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าออก (ตัน)		
ระหว่างประเทศ	601,113	- 27.67%
ภายในประเทศ	59,235	- 15.45%
รวม	660,348	- 26.72%

ข้างข้อมูลข้างต้น ปริมาณการจราจรทางอากาศยานของไทยในระหว่างเดือนตุลาคม 2551 – พฤษภาคม 2552 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน จะพบว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยในช่วงที่ผ่านมายังคงอยู่ในสภาวะการชะลอตัวอย่างชัดเจน

เมื่อพิจารณาความเคลื่อนไหวของสายการบินของไทยในช่วงเดือนมิถุนายน 2552

ในส่วนของสายการบินไทยนั้น ล่าสุด คณะกรรมการ บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) (บกท.) ได้มีมติจากการประชุมเมื่อวันที่ 18 มิถุนายน 2552 เห็นชอบตามที่คณะกรรมการสรรหาฯ ได้พิจารณาให้ **นายปิยสวัสดิ์ อัมระนันท์** ดำรงตำแหน่งกรรมการผู้อำนวยการใหญ่ ของบริษัทฯ ซึ่งนับเป็นกรรมการผู้อำนวยการใหญ่คนที่ 15 ของบริษัทฯ

สำหรับสถานการณ์ของ บกท. ในขณะนี้ กำลังอยู่ในช่วงปรับการดำเนินการให้เข้ากับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และแก้ปัญหาการขาดทุน โดยจะ ใช้มาตรการลดต้นทุนระยะเวลา 5 ปี เพื่อรับมือวิกฤติเศรษฐกิจที่เกิดขึ้น โดยการดำเนินการที่เร่งด่วนของ บกท. ประกอบด้วย

- การปรับแผนการบริหารการบิน โดยเฉพาะการบริหารจัดการเที่ยวบินให้เหมาะสมกับปริมาณผู้โดยสารในแต่ละเส้นทาง
- การปรับขนาดของเครื่องบินให้เหมาะสม เพื่อช่วยลดต้นทุนการบริหารงาน

- การปรับลดเที่ยวบิน ซึ่งจะคาดการณ์ล่วงหน้า 1 เดือน โดยหากเที่ยวบินใดมีอัตราส่วนการบรรทุก (cabin factor) ทั้งขาไปและกลับไม่ถึงร้อยละ 30 ก็จะยกเลิกเที่ยวบินนั้น ทั้งนี้ นับจากเดือน พฤษภาคม-มิถุนายน ได้ยกเลิกเที่ยวบินไปแล้วกว่า 250 เที่ยวบิน

นอกจากนี้ บกท. ยังได้มีการปรับตัวสำหรับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เริ่มมีราคาสูงขึ้น โดย บกท. ได้ปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง (fuel surcharge) ในเที่ยวบินระหว่างประเทศ ในเส้นทางยุโรป ออสเตรเลีย และ นิวซีแลนด์ เพิ่มขึ้นจากอัตราเดิมอีก 10 เหรียญสหรัฐฯ ต่อเที่ยวบิน เนื่องจากราคาน้ำมันโลกที่ปรับตัวสูงขึ้นต่อเนื่อง โดยการปรับค่าธรรมเนียมราคาน้ำมันในครั้งนี้ อยู่บนสมมติฐานราคาน้ำมันเฉลี่ย 60 เหรียญสหรัฐฯ ต่อบาร์เรล

อย่างไรก็ตาม การดำเนินการเร่งด่วนเพื่อแก้ปัญหาการขาดทุนของ บกท. นั้น คาดว่าน่าจะทำให้ผลประกอบการของ บกท. ปีนี้ดีขึ้นประมาณร้อยละ 6 -7 เทียบกับปีที่ผ่านมา และตัวเลขคาดการณ์ cabin factor ในปี 2552 ของ บกท. อยู่ที่ร้อยละ 71-72 ซึ่งต่ำกว่าปีก่อนที่มีอัตราส่วนอยู่ที่ร้อยละ 76

สำหรับแผนฟื้นฟูระยะที่ 2 ซึ่งจะเริ่มดำเนินการในปีหน้าควบคู่ไปกับแผนเร่งด่วน โดย บกท. จะดำเนินการ ทบทวนแผนยุทธศาสตร์เครือข่ายการบินและฝูงบิน 10 ปี การปรับโครงสร้างธุรกิจ โครงสร้างต้นทุน และการพัฒนาองค์กรและเทคโนโลยีสารสนเทศ

ในการปรับโครงสร้างธุรกิจนั้น บกท. จะพิจารณาการแยก 4 หน่วยธุรกิจ ออกไปตั้งเป็นบริษัทลูก ได้แก่ ครัวการบินไทย , คาร์โก , การให้บริการภาคพื้น และ ฝ่ายช่าง ทั้งนี้ เพื่อให้การให้บริการการบินเป็นธุรกิจหลัก ซึ่งจะทำให้ บกท. มีสภาพที่คล่องขึ้น

ในส่วนของจัดหาฝูงบิน บกท. จะทบทวนการจัดหาฝูงบินอีกครั้งสำหรับเครื่องบินที่สั่งซื้อไปแล้ว นั้น โดย บกท. ได้ทบทวนแผนการจัดหาเครื่องบินแอร์บัส A 380 จำนวน 6 ลำ โดยนำข้อมูลที่เคยศึกษาการจัดซื้อ เครื่องแอร์บัส เอ 380 เมื่อช่วง 3-4 ปีก่อน มาเปรียบเทียบกับสถานการณ์ในขณะนี้ที่มีการเปลี่ยนแปลงไป ซึ่ง บกท. อาจจะเจรจากับแอร์บัส เพื่อไม่ขอรับมอบเครื่องบิน A 380 แม้จะวางเงินมัดจำไปแล้วกว่า 300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และผ่อนชำระค่างวดไปบางส่วนแล้วก็ตาม ทั้งนี้ เพื่อขอปรับแผนการสั่งซื้อเครื่องบินรุ่นอื่นแทน เช่น แอร์บัส A 350 XB หรือ แอร์บัส A 321 เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ด้านการบินของโลก

นอกจากนี้ บกท. ยังได้เจรจาขายเครื่องบินแอร์บัส A 340-500 จำนวน 4 ลำให้สายการบินเอทีฮัด โดย เจรจาขายทั้ง 4 ลำ ในราคาสำละ 100 เหรียญสหรัฐฯ เนื่องจากปัจจุบัน สายการบินเอทีฮัดทำการบินด้วยเครื่องบิน รุ่นนี้อยู่แล้ว 5-6 ลำ และมีความต้องการที่จะขยายฝูงบินและเส้นทางบินอย่างต่อเนื่อง ขณะที่เครื่องบินรุ่นนี้ ไม่มีการผลิตแล้ว บกท. จึงเจรจาที่จะขายเครื่องบินรุ่นนี้ หลังจากเคยประกาศขายเป็นการทั่วไป แต่ยังไม่มียุติสนใจ เนื่องจากเป็นช่วงวิกฤติสำหรับอุตสาหกรรมการบิน

สำหรับเครื่องบินแอร์บัส A 340-500 นี้ เป็นเครื่องบินที่ บกท. ใช้ทำการบินในเส้นทางบินตรงกรุงเทพฯ-นิวยอร์ก แต่ประสบปัญหาการขาดทุน จึงเลิกทำการบินในเส้นทางนี้ แล้วไปบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิสแทน เพื่อรอให้ขายเครื่องบินรุ่นนี้ออกไป

อาจกล่าวได้ว่า สถานการณ์ของ บกท. ในตอนนี้ กำลังอยู่ในช่วงการปรับตัวเพื่อแก้ปัญหาภายในองค์กร และเพื่อให้เป็นไปตามการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทยในปัจจุบัน

เมื่อพิจารณาประกอบกับปัจจัยเสี่ยงต่างๆ ที่ IATA คาดการณ์ว่าจะเกิดขึ้นกับสายการบิน ทั้งในเรื่องความผันผวนของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน เรื่องเงินสดสำรองและสภาพคล่องทางการเงิน เรื่องปริมาณการเดินทางและการขนส่งที่ลดลง เรื่องการบริหารจัดการการให้บริการให้เหมาะสมกับปริมาณความต้องการเดินทางและขนส่ง รวมทั้งการแข่งขันที่อาจรุนแรงขึ้น เหล่านี้ จะพบว่า ปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ก็เป็นสิ่งที่บกท. กำลังเผชิญอยู่เช่นกัน และกำลังดำเนินการจัดการกับปัจจัยเสี่ยงเหล่านี้ ทั้งการปรับแผนการบริหารจัดการการบิน การลดจำนวนเที่ยวบิน การทบทวนการจัดการเครื่องบิน การเพิ่มค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง มาตรการลดค่าใช้จ่ายต่างๆ เป็นต้น ซึ่งก็ต้องประเมินสถานการณ์อย่างใกล้ชิดต่อไป

ในขณะที่ บกท. กำลังประสบกับปัญหาต่างๆ ในการดำเนินการและอยู่ในสภาวะการชะลอตัวนั้น แต่สายการบินไทยแอร์เอเชีย นั้น กลับมีแผนการขยายการให้บริการอย่างชัดเจน ทั้งการเปิดเส้นทางปิดใหม่ การเพิ่มจำนวนเที่ยวบิน และการเพิ่มจำนวนเครื่องบินในฝูงบิน แม้ว่าจะได้รับผลกระทบจากปัจจัยเสี่ยงต่างๆ

ในช่วง 4 เดือนแรกของปีนี้ (มกราคม-เมษายน 2552) สายการบินไทยแอร์เอเชียมีปริมาณผู้โดยสารปรับตัวขึ้นประมาณร้อยละ 15 แม้ว่าสายการบินทั่วโลกได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจโลก ทั้งนี้ เนื่องจากการออกโปรโมชั่นงดเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน (Fuel Surcharge) เพื่อจูงใจผู้โดยสารให้มาใช้บริการมากขึ้น และแม้ว่าในช่วงนี้ อุตสาหกรรมการบินจะได้รับผลกระทบจากการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 แต่ก็พบว่า จำนวนผู้โดยสารของสายการบินไทยแอร์เอเชียลดลงไปเฉพาะในช่วงเดือนพฤษภาคมเท่านั้น โดยอัตราการเติบโตของครึ่งปีแรก อยู่ที่ร้อยละ 12 และอัตราการบรรลุทุกเฉลี่ยในช่วง 6 เดือนแรกอยู่ที่ ร้อยละ 70 ลดลงกว่าช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมามีร้อยละ 78 แต่ในไตรมาสที่ 2 คาดว่าอัตราการบรรลุทุกเฉลี่ยจะอยู่ในระดับร้อยละ 62 ลดลงจากช่วงก่อนหน้านี้นี้ ซึ่งคาดว่าเป็นผลจากการชะลอตัวของการท่องเที่ยวไทย และความกลัวต่อการแพร่กระจายของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งจะส่งผลให้ยอดจองตั๋วเครื่องบินลดลงมากที่สุดในเดือนมิถุนายน และ กรกฎาคม นี้

ดังนั้น ในช่วงนับจากนี้ สายการบินจึงเตรียมกระตุ้นการเดินทางให้มากขึ้น โดยได้ปรับกลยุทธ์ธุรกิจไปที่การเน้นการทำตลาด เพื่อเพิ่มปริมาณผู้โดยสารมากกว่าการเน้นกำไร เนื่องจากหากมีจำนวนผู้ใช้มากเท่ากับเครื่องบินหรือปริมาณเที่ยวบินที่มีการรองรับ ก็จะช่วยให้การดำเนินธุรกิจมีคุณภาพ แม้จะได้กำไรน้อยลง ทั้งนี้ แอร์เอเชียตั้งเป้าหมายจำนวนผู้โดยสารในปีนี้ไว้ที่ 5.2 ล้านคน เพิ่มจากปีที่แล้ว 1 ล้านคน

สำหรับการขยายเส้นทางบิน เมื่อช่วงเดือนมกราคม 2552 ที่ผ่านมามี ไทยแอร์เอเชียได้ทำการเปิดเส้นทางบินใหม่ 2 เส้นทาง ประกอบด้วย เส้นทาง กรุงเทพฯ-บาหลี และกรุงเทพฯ-กวางเจา โดยในเส้นทางกรุงเทพฯ-บาหลี อัตราการบรรลุทุกเฉลี่ย มีอัตราสูงกว่าร้อยละ 90 และในเดือนกันยายนนี้ จะเปิดเส้นทางบินใหม่ กรุงเทพฯ-ไต้หวัน และเพิ่มเที่ยวบิน กรุงเทพฯ-ฮ่องกง จาก 1 เที่ยวบิน เป็น 2 เที่ยวบินต่อวัน นอกจากนี้ กำลังอยู่ระหว่างเจรจาเปิดบินเข้าจีนและอินเดีย เพิ่มขึ้นอีกด้วย

ในส่วนของการจัดหาเครื่องบินเพิ่มเติม นั้น ในปี 2552 จะมีการส่งมอบเครื่องบินเข้ามาจำนวน 3 ลำ เป็นเครื่องบินแอร์บัส A320 โดยจะส่งมอบลำแรกในเดือนกันยายนนี้ โดยเบื้องต้นจะนำมาใช้ทำการบินในเส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง ส่วนลำที่ 2 จะรับมอบในเดือนตุลาคม 2552 ส่วนลำสุดท้ายจะรับมอบในเดือนธันวาคม 2552 และอีก 2 ลำในปีหน้า ซึ่งจะทำให้สายการบินไทยแอร์เอเชียมีเครื่องบินทั้งหมดจำนวน 20 ลำ และคาดว่าในปี 2553 จะสามารถเพิ่มจำนวนผู้โดยสารได้ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 30

สำหรับการควบคุมการจราจรทางอากาศของไทยนั้น ประเทศไทยโดย บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้เป็นเจ้าภาพจัดการประชุมเชิงปฏิบัติการ ตามกรอบความร่วมมือของกลุ่มความร่วมมือทางเศรษฐกิจภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก (APEC) ในชื่อ **APEC New Aviation Technologies Workshop ครั้งที่ 2** ในระหว่างวันที่ 17-19 มิถุนายน 2552 ณ โรงแรมสวิสโซเทล นายเลิศปาร์ค มีวัตถุประสงค์เพื่อให้ผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการบิน ภายใต้คณะทำงานด้านการขนส่งเอเปก ได้นำเสนอข้อกำหนดกฎระเบียบ วิธีการปฏิบัติ และแนวทางการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้งาน

การประชุมนี้ เป็นการหารือหรือเรื่องการปรับเปลี่ยนสู่ระบบการขนส่งทางอากาศในอนาคต พร้อมเสนอความร่วมมือและข้อตกลงร่วมกันในการนำเทคโนโลยีใหม่มาใช้เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพการบิน พร้อมทั้งแลกเปลี่ยนความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องกับการบิน ทั้งภาครัฐและเอกชน เจ้าหน้าที่การบินจากกลุ่มสมาชิกเอเปก 16 ประเทศ รวมถึงสหรัฐอเมริกาและญี่ปุ่น โดยประกอบด้วย 3 กลุ่ม คือ

- กลุ่มแรก หน่วยงานกำกับดูแลกฎระเบียบการบิน ได้แก่ กรมการขนส่งทางอากาศแต่ละประเทศ
- กลุ่มสอง หน่วยงานผู้ให้บริการ อาทิ ผู้ให้บริการเดินอากาศ ผู้ให้บริการท่าอากาศยาน ได้แก่ บวท และผู้บริหารสนามบินนานาชาติของประเทศต่างๆ
- กลุ่มสาม หน่วยงานผู้ใช้บริการเดินอากาศ ได้แก่ สายการบินต่างๆ

นอกจากนี้ ยังเป็นการแสดงศักยภาพของเทคโนโลยีด้านการบินในอนาคต โดยเฉพาะความร่วมมือและข้อตกลงร่วมกันในการนำเทคโนโลยีใหม่ๆ มาใช้เพิ่มประสิทธิภาพการเดินอากาศ ที่จะเป็นประโยชน์ต่อการจัดการห้วงอากาศอย่างมีประสิทธิภาพ ปลอดภัย มีความถูกต้อง แม่นยำสูง รองรับการเพิ่มปริมาณจราจรทางอากาศ สร้างความคล่องตัวแก่สายการบินผู้ใช้บริการ ลดค่าใช้จ่ายโดยรวม และสนับสนุนการให้บริการจราจรทางอากาศแบบไร้ตะเข็บรอยต่อในภูมิภาค

ทั้งนี้ แต่ละประเทศได้หารือถึงแนวทางรองรับการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินใน 4-5 ปี ข้างหน้า รวมทั้งการจัดการเทคโนโลยีใหม่มาใช้ในการบิน เพื่อช่วยลดต้นทุนการดำเนินงาน หลังจากอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบอย่างหนักจากภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว โดยแต่ละประเทศจะได้รับประโยชน์ในการนำเทคโนโลยีใหม่ๆด้านการบินมาเผยแพร่กับประเทศสมาชิก เช่น การจัดการระบบนำร่องอากาศยานด้วยดาวเทียมเพื่อลดปัญหาการบินวน รวมทั้งการนำพลังงานทดแทนเข้ามาใช้กับอากาศยาน ซึ่งจะช่วยลดต้นทุนให้แก่ผู้ประกอบการสายการบินได้เนื่องจากต้นทุนส่วนใหญ่ของอุตสาหกรรมการบินมาจากราคาน้ำมัน

ขณะเดียวกัน การนำเสนอข้อมูลทางเทคนิคจากเจ้าหน้าที่ของ FAA ผู้แทนจาก ICAO ผู้ทรงคุณวุฒิจากกลุ่ม APEC และตัวแทนจากบริษัทแจ็บบเพอร์สัน ของสหรัฐอเมริกา ซึ่งเป็นผู้เชี่ยวชาญด้านเทคโนโลยีการบิน นำเสนอแนวคิดและเทคโนโลยีที่เกี่ยวข้อง เช่น ระบบติดตามอากาศยานอัตโนมัติ ADS-B ที่ช่วยเสริมประสิทธิภาพการทำงานในบางพื้นที่หรือระดับความสูงที่สัญญาณเรดาร์ไม่ครอบคลุม ระบบวิธีที่ทำให้อากาศยานทำการบินอย่างอิสระ ลดระยะห่างระหว่างเส้นทางบิน ช่วยปรับโครงสร้างทางการบินได้ง่ายและรวดเร็ว และช่วยลดมลพิษต่อสภาพแวดล้อมทางเสียงและทางอากาศ รวมทั้ง Area Navigation (RNAV) /Required navigation Performance (RNP) ระบบบอกตำแหน่งภาพเสมือนจริง บริเวณกระจกด้านหน้าอากาศยาน และอุปกรณ์เสริมที่ใช้เพิ่มประสิทธิภาพการมองเห็นในการบิน

ในการประชุมฯ ครั้งนี้ บวท. ได้เสนอการนำเทคโนโลยีดาวเทียมมาใช้ในระบบการนำร่องอากาศยาน (Performance Based Navigation หรือ PBN) และระบบติดตามอากาศยานอัตโนมัติ (Automatic Dependent Surveillance หรือ ADS-B) มาใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศและโลจิสติกส์ในประเทศไทย ซึ่งสามารถเชื่อมโยงกับทุกประเทศในภูมิภาคได้ ปัจจุบัน บวท. ได้นำระบบ PBN นี้มาติดตั้งในท่าอากาศยานภูเก็ต ตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2551 และกำลังติดตั้งแห่งที่ 2 ที่ท่าอากาศยานสมุย พร้อมทั้งมีแผนจะติดตั้งระบบดังกล่าวเพิ่มขึ้นในอีก

22 ท่าอากาศยานจากทั้งหมด 35 ท่าอากาศยานหลักของประเทศ คาดว่าจะแล้วเสร็จภายในสิ้นปี 2552 สำหรับ ท่าอากาศยานสุวรรณภูมินั้น จะนำระบบ PBN มาใช้งานในสิ้นปีนี้ และถือเป็นท่าอากาศยานนานาชาติแห่งแรกของภูมิภาคเอเชีย-แปซิฟิก ที่นำระบบนี้มาใช้

ทั้งนี้ ICAO ได้กำหนดให้ทุกประเทศต้องติดตั้งดาวเทียม PBN ในปี พ.ศ. 2553 อย่างน้อยร้อยละ 30 และภายในปี พ.ศ. 2559 จะต้องทำให้ครบร้อยละ 100

นอกเหนือจากท่าอากาศยานในประเทศไทยแล้ว ยังมีท่าอากาศยานในต่างประเทศอีกหลายแห่งสนใจที่จะให้ บวท.ไปติดตั้งระบบนี้ให้ ได้แก่

1. **ไต้หวัน** ซึ่ง บวท.ก็ได้ไปติดตั้งระบบนี้ให้แล้ว และในเดือนพฤศจิกายนนี้จะไปบินทดสอบระบบให้
2. **ประเทศฟิลิปปินส์** ติดต่อให้ไปติดตั้งระบบ PBN ให้พร้อมทั้งสร้างเครื่องจำลองควบคุมการจราจรทางอากาศ

3. **ประเทศภูฏาน** จะมีการลงนามความร่วมมือกันระหว่างประเทศภูฏาน และ บวท. เพื่อพัฒนาและติดตั้งระบบสื่อสารระหว่างภาคพื้นกับอากาศยานระยะไกล RCAG ซึ่งเป็นระบบที่สามารถทำให้การสื่อสารการบินมีความต่อเนื่องตลอดเส้นทางบิน ช่วยลดข้อจำกัดในด้านจุดอับสัญญาณระหว่างสถานีรับ-ส่ง และช่วยเพิ่มประสิทธิภาพในการติดต่อสื่อสารระหว่างนักบินกับเจ้าหน้าที่ควบคุมจราจรทางอากาศให้ดีขึ้น เนื่องจากภูฏานมีลักษณะภูมิประเทศที่เป็นอุปสรรคต่อการบิน

4. **ประเทศเนปาล** ซึ่งเคยลงนามความร่วมมือพัฒนาระบบดังกล่าวร่วมกับ บวท. ไปแล้ว โดยเฉพาะเส้นทางบินระหว่างประเทศเส้นทางใหม่ระหว่างเมืองกาฐมาณฑุ ไปยังเมืองนิวเดลี ประเทศอินเดีย ณ ท่าอากาศยานตริบูวาน ก็ได้ติดต่อให้ บวท.เข้าไปติดตั้งระบบดังกล่าวเพิ่มเติมทางตะวันออก เพื่อจะช่วยให้การบินระหว่างประเทศเนปาลและฮ่องกงมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นด้วย

สำหรับ ผลการสอบสวนอุบัติเหตุกรณีเครื่องบินของบริษัท วัน-ทู-โก แอร์ไลน์ จำกัด แบบ DC-9-82 (MD-82) ตกที่สนามบินภูเก็ต เมื่อวันที่ 16 ก.ย.2550 ที่ผ่านมา ซึ่งดำเนินการโดยคณะกรรมการสอบสวนอุบัติเหตุของอากาศยานในราชอาณาจักรนั้น มีความเห็นว่า สาเหตุเกิดจากความบกพร่องของนักบิน (Human Error)

ในรายงานได้สรุปกรณีเครื่องบินวันทูโกตกดังกล่าวมาจากสาเหตุ 6 กรณี ประกอบด้วย

1. นักบินไม่ปฏิบัติตามคู่มือการปฏิบัติงาน (Standard Operation Procedures:SOP) ที่กำหนดในคู่มือเรื่อง การบินรักษาเสถียรภาพในการร่อนลง,การร่อนขึ้น,ขั้นตอนการปฏิบัติการบินไปใหม่ (Go Around Procedure) และการบินในภาวะวิกฤติ
2. นักบินไม่มีการกดปุ่ม TO/GA switch ทำให้เครื่องบินไม่สามารถเพิ่มความเร็วและความสูงได้ในขณะทำการบินไปใหม่ และไม่ได้เฝ้าระวังการเปลี่ยนแปลงกำลัง และคั่นบังคับของเครื่องยนต์ โดยเฉพาะในช่วงภาวะวิกฤติ
3. การประสานงานในห้องนักบินไม่มีประสิทธิภาพ
4. สภาพอากาศมีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็วบริเวณสนามบิน
5. นักบินมีความเครียดสะสม มีการพักผ่อนน้อย และเกิดความอ่อนล้า
6. ความบกพร่องในการส่งมอบการบังคับเครื่องบินของนักบินผู้ช่วยให้แก่นักบินผู้ควบคุมอากาศยานในช่วงวิกฤติ

รายงานผลสรุปของเหตุการณ์ครั้งนี้ถือว่าเป็นรายงานสรุปสาเหตุในเมืองต้น ซึ่ง ขอ. ต้องส่งเรื่องดังกล่าวไปยัง องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (International Civil Aviation Organization: ICAO) และ คณะกรรมการความปลอดภัยด้านการขนส่งทางอากาศแห่งชาติ (National Transportation Safety Board: NTSB) ประเทศสหรัฐอเมริกา เพื่อพิจารณาผลการสอบสวนดังกล่าวและหากทางสหรัฐฯ ไม่มีข้อสงสัย ภายใน 60 วัน จะถือว่ารายงานดังกล่าวเป็นรายงานสรุปสุดท้าย

สำหรับข่าวสารเรื่องการพัฒนาบุคลากรด้านการบินนั้น บริษัท บางกอก เอวิเอชัน จำกัด (BAC) ได้เปิด หลักสูตรฝึกอบรมใหม่ คือ **หลักสูตร FLIGHT INSTRUCTOR COURSE** ซึ่ง BAC ระบุว่า เป็นหลักสูตรที่ได้รับการรับรองจาก ขอ. แล้ว โดยหลักสูตรนี้ แบ่งเป็น 2 กลุ่ม คือ

1. GROUND TRAINING PROGRAM จำนวน 98 ชั่วโมง ราคา 38,500 บาท
2. GROUND TRAINING PROGRAM จำนวน 98 ชั่วโมง และ FLIGHT TRAINING PROGRAM 30 ชั่วโมง (14 ภารกิจฝึกบิน) ราคา 297,000 บาท (ราคารวมสื่อการเรียนการสอนแล้ว)

ผู้เข้าอบรมต้องมีคุณสมบัติ ดังนี้ คือ ต้องเป็นผู้ถือใบอนุญาตนักบินพาณิชย์ตรี หรือ ใบอนุญาตนักบินพาณิชย์เอก สำหรับ ประเภทอากาศยาน และศักยภาพการบินด้วยเครื่องวัดประกอบการบิน ที่เหมาะสมกับประเภทของ การการบินและศักยภาพการบินตามเนื้อหาในหลักสูตร

เนื้อหาของ Ground training program ประกอบด้วย

1. Foundation of Learning
2. The Art and Science of Teaching
3. Exploring Human Factor
4. Becoming an Instructor
5. The Basic Instructor
6. The Advanced Instructor
7. Pilot's Operating Handbook
8. Practice Ground Instruction

นอกจากนี้ BAC ยังได้รับศิษย์การบินมหาวิทยาลัยรังสิต รุ่นที่ 2 จำนวน 26 คน เข้าเรียนในหลักสูตร นักบินส่วนบุคคล โดยเปิดหลักสูตรไปเมื่อวันที่ 8 มิถุนายน 2552

นอกจากมหาวิทยาลัยรังสิตแล้ว BAC ยังได้ทำความร่วมมือและลงนามบันทึกความเข้าใจกับมหาวิทยาลัย **อีสเทิร์น เอเชีย** ในการพัฒนาบุคลากรด้านการบินในหลักสูตรวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการบิน เมื่อวันที่ 8 เมษายน 2552

บทวิเคราะห์

ประเด็นที่ สบพ. ควรพิจารณา

1. จากการคาดการณ์แนวโน้มอุตสาหกรรมการบินในอนาคต IATA ได้ระบุว่า ระยะเวลาที่อุตสาหกรรมการบินจะใช้ในการฟื้นตัว คาดว่าจะใช้เวลา 3 ปีเป็นอย่างน้อย นั้นหมายความว่า ในช่วง 3 ปีข้างหน้าหรืออาจมากกว่านั้น แนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินจะอยู่ในระดับต่ำ โดยเฉพาะในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ซึ่ง IATA คาดการณ์ว่า ในปีนี้ จะประสบการขาดทุนมากที่สุด ดังนั้น สบพ. ในฐานะที่เป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน ก็ย่อมได้รับผลกระทบต่อเนื่องตามมาด้วย ดังนั้น สบพ. จึงควรต้องเตรียมกลยุทธ์สำหรับเหตุการณ์ที่อาจเกิดขึ้นในอนาคต เพื่อให้ สบพ. สามารถอยู่รอดได้ท่ามกลางเศรษฐกิจและอุตสาหกรรมการบินที่ชะลอตัว นอกจากนี้ เรื่องเงินสดสำรองและเรื่องสภาพคล่องทางการเงินก็เป็นสิ่งสำคัญที่ สบพ. ต้องพิจารณาด้วย

2. ข้อมูลจาก IATA ซึ่งระบุถึงเครื่องบินโดยสารอีกกว่า 4,000 ลำ ที่สายการบินพาณิชย์ ได้สั่งซื้อไปตั้งแต่ช่วงที่อุตสาหกรรมการบินขยายตัว และคาดว่าจะเข้าประจำการในฝูงบินของสายการบินพาณิชย์ในสามปีข้างหน้า นั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ความต้องการบุคลากรด้านการบิน ก็น่าจะยังมีอยู่ เพื่อรองรับเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นนี้ หากไม่มีการชะลอการส่งมอบ นั้นหมายความว่า โอกาสของ สบพ. ยังคงมีอยู่ ซึ่ง สบพ. จะต้องเจาะตลาดและเพิ่มศักยภาพในการแข่งขัน

3. สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ เป็นกลุ่มเป้าหมายที่มีศักยภาพที่ สบพ. จะต้องเจาะตลาด โดยเฉพาะสำหรับหลักสตรนักบินพาณิชย์ เนื่องจากจะเห็นว่า สายการบินเวียดนามแอร์ไลน์มีการขยายฝูงบินอย่างต่อเนื่อง และล่าสุดนั้น ก็ได้มีคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัสเพิ่มขึ้นอีก 18 ลำ นั้นหมายความว่า ความต้องการนักบินและบุคลากรที่เกี่ยวข้องยังมีอยู่จำนวนมาก แต่ทั้งนี้ สบพ. จะต้องรีบดำเนินการเจาะตลาดให้ได้โดยด่วน เนื่องจากคู่แข่งของ สบพ. มีจำนวนมาก ทั้งภายในประเทศและประเทศใกล้เคียง อีกทั้งเวียดนามเอง หากสามารถพัฒนาการฝึกอบรมนักบินพาณิชย์ตรี (ab-initio) เองได้เมื่อไหร่ โอกาสทางธุรกิจของ สบพ. ก็จะน้อยลงไป

4. จากการที่ บวท. ได้นำเทคโนโลยีดาวเทียมมาใช้ในระบบ PBN และระบบ ADS-B มาใช้ในกิจการขนส่งทางอากาศของไทย และได้ดำเนินการให้กับหน่วยงานในประเทศต่างๆ ที่มีความสนใจ ซึ่งได้แก่ **ประเทศฟิลิปปินส์ ประเทศภูฏาน และประเทศเนปาล** ดังนั้น ลูกค้าของ บวท. กลุ่มนี้ น่าจะเป็นลูกค้าเป้าหมายของ สบพ. ในหลักสูตร PBN เช่นกัน สบพ. จึงควรนำเสนอหลักสูตรการฝึกอบรมที่เกี่ยวข้องให้กลุ่มเป้าหมายได้รับทราบและพิจารณา

5. BAC ได้เปิดหลักสูตร **FLIGHT INSTRUCTOR COURSE** ในลักษณะเดียวกับ สบพ. เพิ่มขึ้นอีกหลักสูตรหนึ่ง ดังนั้น สบพ. จึงมีคู่แข่งในหลักสูตรด้านการบินอีกหนึ่งหลักสูตรแล้ว อย่างไรก็ตาม เนื่องจาก สบพ. ไม่ได้เปิดหลักสูตรนี้ มาเป็นเวลานานแล้ว ประกอบกับจากการศึกษาข้อมูลจาก Training Program ของสบพ. ที่ปรากฏในนิตยสาร TRAINER ฉบับล่าสุดนั้น พบว่า ไม่มีการบรรจุหลักสูตร **FLIGHT INSTRUCTOR COURSE** ไว้ใน Training Program ดังนั้น จึงอาจเป็นจุดด้อยกว่าคู่แข่ง หาก สบพ. จะยังคงเปิดฝึกอบรมหลักสูตรนี้ต่อไป

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	
เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ	เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	
เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด	เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	
เว็บไซต์บริษัท บางกอกเอวิเอชัน จำกัด		
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยโพสต์	หนังสือพิมพ์มติชน
หนังสือพิมพ์แนวหน้า	หนังสือพิมพ์ประชาชาติธุรกิจ	หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ
หนังสือพิมพ์กรุงเทพธุรกิจ	หนังสือพิมพ์ไทยรัฐ	หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น
หนังสือพิมพ์ ASTV ผู้จัดการรายวัน	หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล	หนังสือพิมพ์บางกอกทูเดย์
หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น	หนังสือพิมพ์เดลินิวส์	หนังสือพิมพ์สยามรัฐ
ฐานเศรษฐกิจ	หนังสือพิมพ์บ้านเมือง	หนังสือพิมพ์โพสต์ทูเดย์
หนังสือพิมพ์เดลินิวส์		

Disclaimer :

ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จัดทำเพื่อใช้ประโยชน์ในกิจการของ สบพ. และเผยแพร่ทั่วไป โดยจัดทำขึ้นจากแหล่งข้อมูลต่างๆที่น่าเชื่อถือ แต่มีอาจรับรองความถูกต้อง ความน่าเชื่อถือ หรือความสมบูรณ์เพื่อใช้ในทางการค้าหรือประโยชน์อื่นใด สบพ.

อาจเปลี่ยนแปลงหรือปรับปรุงข้อมูลได้โดยไม่ต้องแจ้งให้ทราบล่วงหน้า ทั้งนี้ผู้ใช้ข้อมูลต้องใช้ความระมัดระวังในการใช้ข้อมูลต่างๆ ด้วยวิจารณญาณของตนเองและรับผิดชอบในความเสียหาย สบพ. จะไม่รับผิดชอบต่อผู้ใช้หรือบุคคลใดในความเสียหายใดจากการใช้ข้อมูลดังกล่าว ข้อมูลในรายงานฉบับนี้จึงไม่ถือว่าเป็นการให้ความเห็นหรือคำแนะนำในการตัดสินใจทางธุรกิจ แต่อย่างใดทั้งสิ้น