

## แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

ในเดือนกรกฎาคมที่ผ่านมา มีรายงานข้อมูลการจราจรทางอากาศระหว่างประเทศของ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (International Air Transport Association (IATA)) ซึ่งข้อมูลที่เป็นปัจจุบันที่สุดนั้น เป็นข้อมูลเมื่อเดือนมิถุนายน 2552 ได้แสดงให้เห็นถึงความต้องการโดยสารเครื่องบิน และความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศ ดังนี้

ภาพรวมความต้องการโดยสารเครื่องบินโดยเฉลี่ยลดลงไปร้อยละ 7.2 เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน และอัตราการบรรทุกผู้โดยสาร (Load Factor) ลดลงจากร้อยละ 77.6 เป็นร้อยละ 75.3 อย่างไรก็ตาม ปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินที่ลดลงไปร้อยละ 7.2 นั้น นับเป็นตัวเลขที่ดีขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับ การลดลงไปร้อยละ 9.3 เมื่อเดือนพฤษภาคม 2552 ที่ผ่านมา ในขณะที่ สายการบินได้ปรับลดปริมาณการให้บริการลงจากร้อยละ 4.3 ซึ่งก็ไม่สอดคล้องกับปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินที่ลดลง ทำให้รายได้ของตลาดเส้นทางระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายนนี้ ลดลงไปถึงร้อยละ 25-30

เมื่อพิจารณาปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินในแต่ละภูมิภาค จะพบว่า ในเดือนมิถุนายนนี้ ความต้องการโดยสารเครื่องบินของผู้โดยสารในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ได้ลดลงไปมากที่สุด โดยลดลงไปร้อยละ 14.5 เมื่อเปรียบเทียบกับเดือนเดียวกันของปีก่อน ทั้งนี้ สืบเนื่องมาจากความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 (H1N1) ซึ่งยังคงเป็นปัจจัยที่ชะลอการฟื้นตัวของ การขนส่งทางอากาศอย่างต่อเนื่อง โดยในเบื้องต้นนั้น IATA คาดการณ์ว่า ปัจจัยดังกล่าว ทำให้อัตราการเติบโตของสายการบินในภูมิภาคนี้ ลดลงถึงร้อยละ 4

ในขณะที่ สายการบินในภูมิภาคอเมริกาเหนือกลับมีการพัฒนาขึ้นในเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา โดยพบว่า ปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินลดลงไปร้อยละ 6.7 เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณที่ลดลงร้อยละ 10.9 ในเดือนพฤษภาคม นอกจากนี้ยังพบว่า อัตราส่วนการบรรทุกอยู่ที่ร้อยละ 82.6 ซึ่งเป็นอัตราที่สูงสุดในทุกภูมิภาค อย่างไรก็ตาม ปริมาณความต้องการที่ปรับตัวดีขึ้นนี้ เนื่องมาจากการลดราคาค่าตั๋วโดยสาร แต่ในขณะเดียวกัน รายได้จากตลาดระหว่างประเทศกลับลดลงประมาณร้อยละ 30 เช่นเดียวกับเมื่อเดือนพฤษภาคม

เช่นเดียวกับสายการบินในภูมิภาคยุโรป ที่ปริมาณการจราจรทางอากาศลดลงในอัตราที่ดีขึ้น โดยลดลงไปร้อยละ 7.1 จากอัตราร้อยละ 9.4 เมื่อเดือนพฤษภาคม อัตราส่วนการบรรทุกประจำเดือนมิถุนายน อยู่ที่ร้อยละ 77.3

ภูมิภาคละตินอเมริกาก็เป็นไปในทิศทางเดียวกับภูมิภาคอเมริกาเหนือและยุโรป คือ ปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินของผู้โดยสารสายการบินในภูมิภาคนี้ ลดลงไปร้อยละ 4.7 ซึ่งดีกว่าเมื่อเดือนพฤษภาคม ซึ่งลดลงร้อยละ 9.2 สำหรับสายการบินของเม็กซิกันนั้น ปริมาณความต้องการเดินทางของผู้โดยสารลดลงร้อยละ 25 ในเดือนมิถุนายน จากที่ลดลงไปร้อยละ 40 เมื่อเดือนพฤษภาคม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ภูมิภาคนี้ได้ฟื้นตัวจากผลกระทบของวิกฤตโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 เมื่อเดือนพฤษภาคมแล้ว

สำหรับภูมิภาคแอฟริกา พบว่า เศรษฐกิจของหลายประเทศในภูมิภาคนี้กำลังขยายตัวขึ้น แม้ว่าเศรษฐกิจโลกจะอยู่ในสภาวะถดถอย แต่สายการบินในภูมิภาคแอฟริกันก็ยังคงประสบปัญหาปริมาณเที่ยวบินในเส้นทางต่างประเทศที่ลดลงไปร้อยละ 5.9 ความต้องการโดยสารเครื่องบินที่ลดลงนี้ แสดงถึงการสูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดไป

อย่างไรก็ตาม ภูมิภาคเดียวที่ปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินมีเพิ่มขึ้น คือ สายการบินในภูมิภาค ตะวันออกกลาง โดยเพิ่มขึ้นร้อยละ 12.9 พร้อมทั้งมีการเพิ่มปริมาณการให้บริการอีกร้อยละ 15.25 สายการบินใน ภูมิภาคนี้กำลังเพิ่มส่วนแบ่งทางการตลาด โดยเฉพาะในเส้นทางที่มีความแข็งแกร่ง อย่างเส้นทางยุโรปและเอเชีย

จากข้อมูลของ IATA จะเห็นว่า ปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินของสายการบินในภูมิภาคเอเชีย แปซิฟิกนี้ เป็นอัตราที่ต่ำที่สุด ซึ่งสาเหตุหลักนั้น สืบเนื่องมาจากผลกระทบจากความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาดของ โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 โดยมีข้อมูลตัวเลขจากสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก สนับสนุนข้อมูล ของ IATA ชำรงต้น

**สายการบินไทย** ระบุว่า ได้รับผลกระทบจากไข้หวัดใหญ่ 2009 ทำให้ผู้โดยสารจากกลุ่มประเทศเอเชีย ตะวันออก เช่น จีน ญี่ปุ่น และเกาหลี ลดลงกว่าร้อยละ 15-20 และมีอัตราส่วนการบรรทุกเฉลี่ยต่ำกว่าที่ตั้งไว้ที่ ร้อยละ 70 จึงทำให้สายการบินไทยต้องปรับกลยุทธ์หันไปเจาะตลาดนักท่องเที่ยวไทยและผู้โดยสารในภูมิภาคยุโรป เพิ่มมากขึ้น

เช่นเดียวกับ **สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส** ซึ่งประสบปัญหาการขาดทุนในไตรมาสที่สองของปีนี้ เป็น จำนวนทั้งสิ้น 213.26 ล้านดอลลาร์สหรัฐ และรายได้รวมลดลงไปร้อยละ 30 อยู่ที่ 2,870 ล้านดอลลาร์สหรัฐ โดยการ ขาดทุนดังกล่าว นับเป็นการขาดทุนครั้งแรกในรอบ 6 ปี ตั้งแต่เมื่อปี 2546 ที่มีการแพร่ระบาดของโรคซาร์ส ทั้งนี้ สาเหตุของการขาดทุน สืบเนื่องมาจากสาเหตุวิกฤตเศรษฐกิจและปัญหาการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่ 2009 ซึ่งส่งผลกระทบต่อให้นักท่องเที่ยวลดลงไปร้อยละ 11.5 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว

ในขณะที่ **สายการบินเจ็ทสตาร์** ก็ได้รับผลกระทบจากโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ในญี่ปุ่น เนื่องจากรัฐบาลญี่ปุ่นได้สั่งปิดโรงเรียนและยกเลิกงานต่างๆ เกือบ 2,000 แห่ง ทำให้ยอดจองซื้อบัตรโดยสาร ล่วงหน้าลดลง

สำหรับ**ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศ**ในเดือนมิถุนายนนั้น พบว่า ปริมาณความต้องการลดต่ำลง ร้อยละ 16.5 ซึ่งนับเป็นการลดลงติดต่อกันเป็นเดือนที่ 13 แล้ว แม้ว่าจะฟื้นจุดที่ตกต่ำสุดไปแล้วเมื่อเดือนธันวาคม 2551 ก็ตาม แต่การพัฒนาที่ยังคงเป็นไปอย่างช้าๆ ดังจะเห็นจากระดับสินค้าคงคลังที่ยังมีอยู่มาก และความต้องการ ขนส่งก็ยังมีต่ำ ซึ่ง IATA คาดว่า จะต้องใช้เวลาหลายปีกว่าปริมาณความต้องการจะกลับไปอยู่ในระดับเดียวกับเมื่อ ช่วงต้นปี 2551

อย่างไรก็ตาม ความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในเดือนมิถุนายนนี้ ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกับความ ต้องการเดินทางของผู้โดยสาร คือ มีการปรับตัวที่ดีขึ้นเล็กน้อย เมื่อเปรียบเทียบกับตัวเลขของเดือนพฤษภาคม 2552 ซึ่งลดลงไปร้อยละ 17.4 จากเมื่อปีก่อน ทั้งนี้ เนื่องจากการค้าโลกมีทิศทางที่ดีขึ้น รวมทั้งปริมาณสินค้าที่จะขนส่งก็มี มากขึ้นถึงร้อยละ 6 จากเมื่อช่วงเดือนธันวาคม 2551 อย่างไรก็ตาม การใช้ประโยชน์จากปริมาณการให้บริการ ขนส่งทางอากาศในเส้นทางระหว่างประเทศในเดือนมิถุนายนนั้น ยังคงอยู่ในอัตราที่ต่ำ คิดเป็นร้อยละ 47.3 เนื่องจากได้สูญเสียส่วนแบ่งทางการตลาดในการขนส่งสินค้าจากเอเชียไปยังตลาดต่างๆ ให้กับการขนส่งทางทะเล

เมื่อพิจารณาปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศในแต่ละภูมิภาค จะพบว่า ในเดือนมิถุนายนนี้ สายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีปริมาณลดลงร้อยละ 15.8 ในเดือนมิถุนายน ซึ่งเป็นตัวเลขที่ดีขึ้นกว่าเมื่อเดือน พฤษภาคม ที่มีการปรับลดลงถึงร้อยละ 18.1 นี่จึงเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า สภาพเศรษฐกิจของประเทศในเอเชีย หลายประเทศมีการปรับตัวในทิศทางที่ดีขึ้น เช่น จีน

การฟื้นตัวทางเศรษฐกิจของภูมิภาคยุโรปและอเมริกาเหนือ กลับชะลอลงเมื่อลูกค้าเลือกที่จะจ่ายชำระหนี้ มากกว่าที่จะใช้จ่ายเงิน สายการบินของภูมิภาคยุโรปนั้น ประสบกับภาวะความต้องการขนส่งสินค้าทางอากาศที่ ลดลงถึงร้อยละ 20.3 ในเดือนมิถุนายน จากที่ลดลงร้อยละ 19.2 เมื่อเดือนพฤษภาคม ส่วนสายการบินในภูมิภาค อเมริกาเหนือนั้น ปริมาณความต้องการลดลงถึงร้อยละ 18.6 ในเดือนมิถุนายน ซึ่งไม่แตกต่างจากเมื่อเดือน พฤษภาคม ที่ลดลงไปร้อยละ 18.8

สายการบินในภูมิภาคตะวันออกกลาง ก็มีปริมาณความต้องการขนส่งสินค้าลดลงร้อยละ 4.2 ส่งผลให้อัตราส่วนการบรรทุกลดลงไปอยู่ที่ร้อยละ 40.2

สายการบินของแอฟริกา ก็ประสบกับปริมาณความต้องการที่ลดลงร้อยละ 20.2 ในขณะที่สายการบินของละตินอเมริกา ก็มีปริมาณการขนส่งที่ลดลงไปร้อยละ 14.2 ซึ่งอัตราส่วนการบรรทุกสินค้าของสองภูมิภาคนี้ เป็นอัตราที่ต่ำที่สุด คือ ร้อยละ 26.6 และ 31.6 ตามลำดับ

อย่างไรก็ตาม **Mr.Giovanni Bisignani ผู้อำนวยการ IATA** กล่าวว่า ช่วงเวลานี้ เป็นช่วงเวลาที่ท้าทายมากสำหรับสายการบิน ซึ่งยังไม่มีสัญญาณของการฟื้นตัวของเศรษฐกิจ ส่วนปัจจัยความเสี่ยงภายนอกอื่นๆ ได้แก่ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น และ ผลกระทบของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ส่วนกระแสเงินสดก็ได้รับผลกระทบจากปริมาณความต้องการที่ลดลง และการลดราคาบัตรโดยสาร นอกจากนี้ การปรับลดค่าใช้จ่ายก็ไม่สามารถกระทำได้มากไปกว่านี้อีกแล้ว เนื่องจาก ในช่วงหลายปีที่ผ่านมา ได้มีการปรับลดในทุกส่วนที่กระทำได้ไปแล้ว

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของประเทศไทยนั้น ก็เป็นไปในทิศทางเดียวกับข้อมูลของ IATA ซึ่งระบุว่าสายการบินในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก มีปริมาณความต้องการโดยสารเครื่องบินต่ำที่สุด ซึ่งมีสาเหตุหลักมาจากผลกระทบจากความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 โดยพบว่า **อุตสาหกรรมการบินของไทยก็ยังคงมีการชะลอตัว เนื่องจากปริมาณผู้โดยสารที่ลดลง ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากความหวาดกลัวต่อการแพร่ระบาดของโรคดังกล่าว และผลกระทบดังกล่าวยังคงมีต่อเนื่องมาตั้งแต่เดือนพฤษภาคม จนถึงเดือนมิถุนายน**

ข้อมูลจาก **สภาอุตสาหกรรมการท่องเที่ยวแห่งประเทศไทย (สทท.)** เผยว่า จากการประเมินภาพรวมการท่องเที่ยวของไทยในช่วงครึ่งปีหลังนี้ เชื่อว่าแนวโน้มการท่องเที่ยวจะยังไม่ฟื้นตัวจากช่วงครึ่งปีแรก โดยจะติดลบประมาณร้อยละ 20 เท่ากับช่วง 6 เดือนแรกที่ผ่านมา เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว ซึ่งลดลงประมาณร้อยละ 20 เช่นเดียวกัน ซึ่งปัจจัยลบที่สำคัญในช่วง 2 ไตรมาสสุดท้ายนี้ จะมาจากปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น อาจส่งผลต่อการเดินทางท่องเที่ยวระยะไกลอีกครั้ง รวมถึงปัญหาโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ดังนั้น ภาพรวมของการท่องเที่ยวในปี 2552 นี้ จะติดลบประมาณร้อยละ 20 โดยมีนักท่องเที่ยวเข้าประเทศไม่เกิน 11 ล้านคน

สำหรับในช่วงไตรมาสที่สามนี้ เป็นช่วงนอกฤดูท่องเที่ยวที่คาดว่าจะมีนักท่องเที่ยวลดลงมากที่สุดในรอบ 49 ปีของการท่องเที่ยวไทย เนื่องจากปัจจัยลบจากปัญหาการเมือง เศรษฐกิจโลก โรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ที่ส่งผลกระทบต่อเนื่อง โดยคาดว่าจะมีจำนวนนักท่องเที่ยวในระดับเพียง 8-9 แสนคน จากปกติอยู่ในระดับ 1.1 ล้านคน

ข้อมูลของ **คณะกรรมการดำเนินงานธุรกิจการบิน (AOC)** สนับสนุนข้อมูลของ IATA โดยระบุว่า ปัญหาการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ส่งผลให้ภาพรวมของจำนวนผู้โดยสารของสายการบินที่บินเข้าไทยลดลงประมาณร้อยละ 15 โดยในจำนวนดังกล่าวนี้ เป็นผู้โดยสารต่างประเทศ คิดเป็นร้อยละ 5 ดังนั้น สายการบินต่างๆ ต้องปรับลดราคาตั๋วเครื่องบินลงประมาณร้อยละ 30 เพื่อพยายามจูงใจให้คนไทยเดินทางท่องเที่ยว รวมทั้ง ปรับลดราคาตั๋วระวางสินค้าภายใต้ท้องเครื่องบินลง เพื่อลดภาระผู้ส่งออกและกระตุ้นยอดขาย ซึ่งราคาที่ขายอยู่ในปัจจุบันคิดค่าบริการในอัตราเดียวกับเมื่อ 30 ปีก่อน

ข้อมูลจาก **กรมการขนส่งทางอากาศ (ขอ.)** ระบุว่า เที่ยวบินช่วงตารางบินฤดูร้อน ตั้งแต่มีนาคม - ตุลาคม 2552 จะมีปริมาณลดลงโดยเฉลี่ยประมาณร้อยละ 15-17 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปีก่อน แต่ในขณะนี้ เริ่มมีสัญญาณที่ดีขึ้น โดยในเดือนกรกฎาคม 2552 นี้ มีเที่ยวบินจากยุโรปเข้ามากรุงเทพฯ เพิ่มมากขึ้น แม้ว่าจะเป็นช่วง

นอกฤดูท่องเที่ยว และแม้ว่าปัญหาภาวะเศรษฐกิจโลกหดตัว และการระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ก็ยังคงเป็นปัจจัยเสี่ยงที่กระทบต่อการท่องเที่ยว นอกจากนี้ ยังพบว่า มีเที่ยวบินแบบเช่าเหมาลำจากประเทศเกาหลีใต้ มาลงที่ภูเก็ตถึง 17 เที่ยวบิน ซึ่งเป็นผลสืบเนื่องมาจากการโปรโมทท่องเที่ยวไทย

นอกเหนือจากสายการบินไทยที่ได้กล่าวไปแล้ว **สายการบินเจแปน แอร์ไลน์** ก็ประสบปัญหาจากผลกระทบของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ในไทยเช่นกัน โดยในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้ นับตั้งแต่เหตุการณ์ปิดท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และการระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่ 2009 ทำให้ยอดผู้โดยสารเหลือเพียงร้อยละ 60-70 สำหรับในครึ่งปีหลังนี้ แม้ว่าสถานการณ์การระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่และสถานการณ์เศรษฐกิจจะเริ่มฟื้นตัวขึ้น แต่ก็คาดว่าจำนวนผู้โดยสารจะยังลดลง โดยในปี 2552 นี้ ยอดผู้โดยสารจะลดลงเฉลี่ยร้อยละ 10 ซึ่งนับเป็นการหดตัวของจำนวนผู้โดยสารที่มากสุดในรอบ 20 ปี สายการบินต้องลดจำนวนเที่ยวบินมาประเทศไทย พร้อมกับลดราคาตั๋วโดยสารร้อยละ 10-20 เพื่อกระตุ้นยอดขายระยะสั้น

สำหรับท่าอากาศยานของไทยนั้น ก็ได้รับผลกระทบต่อเนื่องจากการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 นี้ด้วยเช่นกัน โดยบทวิเคราะห์ของบริษัท หลักทรัพย์ฟิลลิปส์ ซีเคียวริตี้ (ประเทศไทย) จำกัด ได้คาดการณ์ว่า ในไตรมาส 3/2552 (เม.ย.-มิ.ย.52) ปริมาณเที่ยวบินเฉลี่ย จะลดลงจากช่วงเดียวกันปีก่อน ร้อยละ 11.24 และปริมาณผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 14.60 ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาภาวะเศรษฐกิจโลกชะลอตัว และการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 พร้อมทั้งคาดว่า ปริมาณเที่ยวบินและผู้โดยสารจะยังลดลงมากยิ่งขึ้น เพราะกรณีไข้หวัดใหญ่ดังกล่าว อันเนื่องมาจากการปรับลดเที่ยวบินของสายการบินต่างๆ เช่น ในกรณีของ บกท. นั้น ล่าสุดได้ปรับลดเที่ยวบินมากกว่า 100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อ ทอท. อย่างมาก เพราะ บกท. ถือว่าเป็นลูกค้ารายใหญ่ที่สุดของ ทอท. โดยในช่วง 6 เดือนแรกปี 2552 (ต.ค.51-มี.ค.52) บกท. มีส่วนแบ่งเที่ยวบินอยู่ที่ร้อยละ 31.97 และส่วนแบ่งผู้โดยสารอยู่ที่ ร้อยละ 38.83

อย่างไรก็ตาม อุตสาหกรรมการบินของไทยเริ่มมีแนวโน้มที่ดีขึ้นเล็กน้อยให้เห็น โดย ขอ. ได้คาดการณ์จำนวนเที่ยวบินในตารางบินฤดูหนาว ซึ่งเริ่มเข้าสู่ฤดูท่องเที่ยว ไว้ว่า จำนวนเที่ยวบินจะปรับเพิ่มมากกว่าในตารางบินฤดูร้อนประมาณร้อยละ 10.4 เนื่องจากมีสายการบินที่ขอเพิ่มเที่ยวบิน และสายการบินขอเปิดเที่ยวบินใหม่ เช่น สายการบิน Lot Polish ของประเทศโปแลนด์ ซึ่งเคยหยุดทำการบินไปเมื่อ 7-8 ปีก่อน ก็ขอเปิดเที่ยวบินมาไทยอีกครั้ง สายการบิน Jim Air ซึ่งเป็นสายการบินต้นทุนต่ำ ของประเทศเกาหลีใต้ ขอเปิดทำการบินเที่ยวบินประจำมายังประเทศไทย เป็นต้น

## ด้านธุรกิจสายการบิน

สถานการณ์ในช่วงที่ผ่านมาของธุรกิจสายการบินของไทย และแนวโน้มในช่วงครึ่งปีหลัง เป็นดังนี้

**สายการบินไทย** มีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารเฉลี่ยใน 6 เดือนแรกของปี 2552 ต่ำกว่าที่คาดการณ์ไว้ที่ร้อยละ 70 เนื่องจากในช่วง 6 เดือนแรกปีนี้ มีปัจจัยเชิงลบหลายประการที่ทำให้ความต้องการโดยสารเครื่องบินลดน้อยลง ได้แก่ สถานการณ์การเมืองและการปิดสนามบิน ภาวะเศรษฐกิจโลกที่ชะลอตัว และการแพร่ระบาดของไข้หวัดใหญ่ 2009 ในประเทศไทย โดยคาดว่า ผลการดำเนินงานของ บกท. ในช่วงไตรมาส 2 นี้ จะเป็นช่วงที่ต่ำสุดของปี

ส่วนในช่วงครึ่งปีหลัง บกท. คาดว่า สถานการณ์ต่างๆ เหล่านี้ จะมีทิศทางที่ดีขึ้น ซึ่งจะส่งผลต่อภาคการท่องเที่ยวให้ฟื้นตัวตาม และจำนวนผู้โดยสารในช่วงปลายไตรมาส 3 และไตรมาส 4 น่าจะมีเพิ่มมากขึ้น โดย บกท. ได้ตั้งเป้าหมายอัตราการบรรทุกเที่ยวที่ไม่ต่ำกว่าร้อยละ 72 โดยเริ่มมีสัญญาณที่ดีปรากฏให้เห็นแล้ว คือ ยอดการจองบัตรโดยสารในช่วงต้นเดือนกรกฎาคมนี้ เริ่มมีเพิ่มมากขึ้น แต่อย่างไรก็ตาม ปัจจัยเสี่ยงที่เกิดขึ้น ได้แก่ จำนวนผู้โดยสารจีนและญี่ปุ่นที่ลดลงมากกว่าที่ได้คาดการณ์ไว้ และ ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับเพิ่มขึ้น จาก 40-50 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล เป็น 60-65 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่ง บกท. ได้ปรับประมาณการเป้าหมายรายได้ของปีนี้ให้ลดลงร้อยละ 10 จากเดิมที่คาดว่าจะมีรายได้อยู่ที่ 1.7 แสนล้านบาท มาเป็น 1.53 แสนล้านบาท

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยประการหนึ่งที่สนับสนุนการดำเนินงานของ บกท. คือ เครื่องบินใหม่มาประจำฝูงบิน โดย บกท. ได้รับมอบเครื่องบินแอร์บัส A330-300 อีก 2 ลำ และมีพิธีเจิมเครื่องบินใหม่ไปเมื่อวันที่ 15 กรกฎาคมที่ผ่านมา โดยสมเด็จพระพุทธาจารย์ เจ้าอาวาสวัดสระเกศ ประธานคณะปฏิบัติหน้าที่สมเด็จพระสังฆราช เป็นประธานในพิธีเจิมเครื่องบิน

เครื่องบินใหม่จำนวน 2 ลำ ของ บกท. ที่เข้าประกอบพิธีเจิมเครื่องบินในวันนี้ ได้แก่ เครื่องบินแบบแอร์บัส A 330-300 ทะเบียน HS-TEN นามพระราชทาน “สุชาติ” และทะเบียน HS-TEO นามพระราชทาน “จุฑามาศ” โดย บกท. ได้นำมาให้บริการในเส้นทางบินภูมิภาคเอเชีย สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ 299 ที่นั่ง แบ่งเป็นชั้นธุรกิจ 36 ที่นั่ง และชั้นประหยัด 263 ที่นั่ง

ตามแผนการบินไทยจะรับมอบเครื่องบินขนาดพิสัยดังกล่าวในปีนี้อยู่รวม 6 ลำ และปีหน้าอีก 2 ลำ รวมทั้งสิ้น 8 ลำ เพื่อนำเครื่องบินฝูงใหม่ให้บริการในเส้นทางระหว่างประเทศ เช่น ออสเตรเลีย ญี่ปุ่น เป็นต้น

อย่างไรก็ตาม ประเด็นที่ บกท. จะต้องเตรียมการ สำหรับการดำเนินงานในอนาคต ประกอบด้วย 2 ประเด็นคือ

#### 1. การเตรียมการสำหรับการรับมอบเครื่องบินแอร์บัส A-380

กรณีเครื่องบินแอร์บัส A-380 นั้น บกท. ได้เจรจากับแอร์บัส อินดัสตรี และได้ผลสรุปว่า บกท. ไม่สามารถยกเลิกคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A-380 ทั้ง 6 ลำ ได้ แต่จะเลื่อนการส่งมอบออกไป โดยลำแรกจะส่งมอบ ในเดือนธันวาคม 2555 จากเดิมจะเข้ามาเดือนกันยายน 2554 โดย บกท. ไม่เสียค่าปรับ อย่างไรก็ตาม บกท. จะต้องจัดทำแผนธุรกิจเพื่อรองรับเครื่องบิน A380 ดังกล่าว ซึ่งคาดว่าจะนำมาใช้ในเส้นทาง ลอนดอน ปารีส และ แฟรงก์เฟิร์ต ซึ่งสอดคล้องกับที่ บกท. จะปลดระวางเครื่องบินโบอิง 747-400 จำนวน 4-6 ลำ ในช่วงปี 2555 นั้น

2. การเตรียมการสำหรับมาตรการเก็บค่าธรรมเนียมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ของสหภาพยุโรป มาตรการเก็บค่าธรรมเนียมการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์กับทุกสายการบินที่บินผ่านน่านฟ้าของสหภาพยุโรปนี้ จะเริ่มในปี 2554 ด้วย โดยในเบื้องต้นคาดว่า บกท. จะต้องจ่ายค่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ให้กับสหภาพยุโรป เป็นเงินประมาณ 850 ล้านบาทต่อปี และจะมีการเรียกเก็บเพิ่มขึ้นทุกปี หากไม่มีการพัฒนาหรือมาตรการในการลดปริมาณการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมา ซึ่งค่าใช้จ่ายที่เพิ่มขึ้นของ บกท. ในส่วนนี้จะมีผลกระทบต่อเนื่องกับค่าโดยสารเครื่องบิน บกท. ในอนาคตด้วย

แม้ว่าอัตราการบรรทุกผู้โดยสารในช่วงที่ผ่านมา จะมีแนวโน้มที่เพิ่มขึ้นเฉลี่ยประมาณร้อยละ 6-7 แต่ **สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** ประเมินว่า การเติบโตของธุรกิจจะลดลงร้อยละ 20 และจำนวนผู้โดยสารจะลดลงร้อยละ 10-15 โดยจะมีจำนวนผู้โดยสาร 2.6 ล้านคน จากที่ตั้งไว้ 2.8 ล้านคน ส่วนรายได้ก็นั้น คาดว่าจะมีรายได้อยู่ที่ประมาณ 7.5 พันล้านบาท ลดลงจากปีที่แล้ว ซึ่งมีรายได้ประมาณ 7.8 พันล้านบาท

อย่างไรก็ตาม แม้ความต้องการโดยสารเครื่องบินจะชะลอตัวลง แต่สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส ก็ยังคงไม่มีการเปลี่ยนแปลงเส้นทางบินหรือลดเที่ยวบิน นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะเปิดเส้นทางบินกรุงเทพฯ-กระบี่ ในเดือนตุลาคมนี้ด้วย

**สายการบินไทยแอร์เอเชีย** ในช่วง 6 เดือนแรก อัตราส่วนการบรรทุกเฉลี่ยอยู่ที่ร้อยละ 70 ลดลงจากช่วงเดียวกันของปีที่ผ่านมา ซึ่งมีอัตราไม่ต่ำกว่าร้อยละ 78 แต่มียอดการเติบโตของจำนวนผู้โดยสารร้อยละ 12 ไทยแอร์เอเชียจึงได้ปรับกลยุทธ์ธุรกิจเน้นในเรื่องการทำตลาดเพื่อเพิ่มจำนวนผู้โดยสารมากกว่าการเน้นกำไร เนื่องจากหากมีจำนวนผู้โดยสารมากเทียบเท่ากับเครื่องบินหรือปริมาณเที่ยวบินที่มีการรองรับ ก็จะช่วยให้การดำเนินธุรกิจมีคุณภาพ แม้จะได้กำไรน้อยลงแต่ก็ถือว่าอยู่ในขั้นดี

ปีนี้ไทยแอร์เอเชียคาดว่า จะมีจำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้น 1 ล้านคน รวมทั้งสิ้น 5.2 ล้านคน จากเมื่อปี 2551 ที่มี 4.2 ล้านคน โดยได้วางเป้าหมายในอีก 5 ปี ที่จะมีผู้โดยสารเพิ่มเป็น 12 ล้านคน เพิ่มจากปัจจุบันเท่าตัว

**สายการบินนกแอร์** นั้น มีอัตราการบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวเฉลี่ยลดลงร้อยละ 5-10 จากเมื่อช่วงครึ่งปีแรก และคาดว่าสถานการณ์ในช่วงครึ่งปีหลังจะดีขึ้น เนื่องจากธุรกิจท่องเที่ยวจะเริ่มดีขึ้น ดังนั้น จะเป็นโอกาสของสายการบินต้นทุนต่ำที่จะได้ฐานลูกค้าเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในเดือนตุลาคมนั้น คาดว่า อัตราการบรรทุกผู้โดยสารต่อเที่ยวเฉลี่ยจะเพิ่มสูงขึ้นเป็นร้อยละ 85 เพราะเป็นช่วงที่จะมีการเดินทางเพิ่มขึ้น ในขณะที่ สายการบินนกแอร์กำลังอยู่ระหว่างการพิจารณาเพิ่มเส้นทางการบินอีก 1 เส้นทาง โดยจะเลือก 1 ใน 3 เส้นทาง คือ เชียงราย อุบลราชธานี หรือ สุราษฎร์ธานี

สำหรับผลประกอบการของนกแอร์ในช่วงเจ็ดเดือนของปีนี้ มีผลประกอบการเป็นบวก 160 ล้านบาท และคาดว่า ตลอดปี 2552 จะมีผลกำไรที่ 200 ล้านบาท จากปีก่อนที่ขาดทุนถึง 200 ล้านบาท

นอกจากนี้ สายการบินนกแอร์ ยังเตรียมกำหนดแผนการตลาดร่วมกันกับ บกท. ใน 4 เรื่อง ได้แก่ แผนตารางการบิน เครือข่ายการบิน ช่องทางการจัดจำหน่าย และโปรแกรมสำหรับรักษาฐานลูกค้าเพื่อเพิ่มขีดความสามารถทางการแข่งขันให้แก่ทั้งสองสายการบินอีกด้วย

จะเห็นว่า หลังจากที่เกิดสถานการณ์การบินต้องประสบกับการชะลอตัวในช่วงครึ่งปีแรก อันเนื่องมาจากปัจจัยลบต่างๆ ได้แก่ ความไม่มั่นคงทางการเมือง การปิดท่าอากาศยาน รวมทั้งการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่ สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งมีผลต่อความเชื่อมั่นของนักลงทุนและนักท่องเที่ยว ดังจะเห็นได้จาก อัตราการบรรทุกต่อเที่ยวบินเฉลี่ยในช่วงครึ่งปีแรกของสายการบินส่วนใหญ่ ลดลงจากที่ตั้งเป้าไว้

ในช่วงครึ่งปีหลังนี้ เป็นช่วงที่สายการบินต่างคาดการณ์กันว่า สถานการณ์ของธุรกิจสายการบินของไทย จะมีแนวโน้มที่จะเป็นไปในทิศทางดีขึ้น เนื่องจากสถานการณ์ของการท่องเที่ยวจะปรับตัวดีขึ้น โดยเริ่มมีสัญญาณที่ดีปรากฏให้เห็นในเดือนกรกฎาคมนี้แล้ว และคาดว่าจะเริ่มมีทิศทางที่ดีขึ้นเรื่อยไปจนถึงสิ้นปี

อย่างไรก็ตาม จากการชะลอตัวของอุตสาหกรรมการบินของไทย และความต้องการโดยสารเครื่องบินที่ลดน้อยลงในช่วงที่ผ่านมา ซึ่งส่งผลกระทบต่อรายได้ของสายการบิน ทำให้ธุรกิจสายการบินต้องแข่งขันกันรุนแรงมากขึ้น เพื่อช่วงชิงส่วนแบ่งทางการตลาด โดยในปัจจุบัน จะพบว่า สายการบิน ทั้งสายการบินปกติ และสายการบินต้นทุนต่ำ ต่างนำกลยุทธ์ทางการตลาด และกระตุ้นยอดขาย โดยกลยุทธ์หลักที่ทุกสายการบินต่างนำมาใช้กัน ก็คือ **“การจัดโปรโมชั่นและ การลดราคาค่าบัตรโดยสาร”** ตัวอย่างโปรโมชั่นและการลดราคาค่าบัตรโดยสารเครื่องบินของสายการบินต่างๆ ได้แก่

**สายการบินไทย** จัดทำโครงการจีโอที แคมเปญ (Government of Thailand) เพื่อลดราคาตั๋วเครื่องบินโดยสาร สำหรับข้าราชการและพนักงานรัฐวิสาหกิจที่เดินทางในประเทศและชำระค่าบริการด้วยบัตรเครดิตผ่านเว็บไซต์ ในอัตราร้อยละ 5 ทั้งชั้นธุรกิจและประหยัด และยังได้ส่วนลดร้อยละ 50 ในขนส่งภาชนะในเส้นทางในประเทศ และ ร้อยละ 40 ในเส้นทางระหว่างประเทศ รวมทั้งการออกแคมเปญบัตรโดยสารราคาพิเศษ ทั้งเส้นทางบินภายในประเทศ และระหว่างประเทศ

**สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** ได้เปิดตัวบัตรฟลายเออร์ พาส (FLYER PASS) ซึ่งเป็นบัตรโดยสารในรูปแบบฟรี-เพด ซึ่งผู้โดยสารจะซื้อบัตรโดยสารเครื่องบินในราคาถูกกว่าราคาปกติ ประมาณร้อยละ 20

ส่วน **สายการบินไทยแอร์เอเชีย** มีการกระตุ้นยอดขายด้วยการยกเลิกค่าธรรมเนียมน้ำมัน ซึ่งได้ทำให้จำนวนผู้โดยสารเพิ่มขึ้นประมาณ 15-20 ลำสุดท้ายนั้น ไทยแอร์เอเชียได้ยกเลิกค่าธรรมเนียมการจองด้วย ทำให้ผู้โดยสารจ่ายเพียงแค่ว่าราคาบัตรโดยสารกับค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินเท่านั้น

**สายการบินนกแอร์** มีการออกแคมเปญจองตั๋วผ่าน call Center จะได้ที่พักฟรีในเส้นทางภูเก็ตและเชียงใหม่

ในขณะที่ **สายการบินวันทูโก** ออกแคมเปญบิน 2 ที่นั่ง แกรม 1 ที่นั่ง เพื่อเจาะกลุ่มเป้าหมายที่เป็นผู้โดยสารคนไทยที่ท่องเที่ยวเป็นครอบครัว

อย่างไรก็ตาม แม้ว่าสถานการณ์การท่องเที่ยวและการบินจะดีขึ้น แต่รูปแบบพฤติกรรมผู้บริโภคอาจเปลี่ยนแปลงไป โดยผู้โดยสารจะให้ความสำคัญกับเรื่องการประหยัดค่าน้ำและความสะดวก เพื่อให้สอดคล้องกับสถานการณ์ของเศรษฐกิจโลกที่ยังไม่มีความแน่นอน ดังนั้น ในช่วงครึ่งปีหลังนี้ จึงมีความเป็นไปได้ว่า โอกาสอาจเป็นของสายการบินต้นทุนต่ำ ดังเช่นที่ นายบรูซ บิวคานัน ประธานเจ้าหน้าที่บริหารสายการบินเจ็ทสตาร์ มองว่า เศรษฐกิจทรุด สายการบินต้นทุนต่ำจะได้เปรียบ ซึ่งเขาได้ศึกษาและนำอุตสาหกรรมค้าปลีกของสหรัฐอเมริกามาใช้เป็นแม่แบบ และพบว่า ผู้บริโภคจะให้ความสำคัญกับเรื่องความคุ้มค่า เช่น ห้างวอลมาร์ต ซึ่งเป็นห้างค้าปลีกแบบ Discount Store มียอดขายเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 10 ขณะที่ห้างสรรพสินค้าที่เจาะตลาดระดับบน มียอดขายลดลง ร้อยละ 20 จะเห็นว่า ท่ามกลางวิกฤติของอุตสาหกรรมการบินในปัจจุบัน ในขณะที่สายการบินปกติ กำลังลดขนาดองค์กร แต่ด้วยกลยุทธ์ในการบริหารงานของเจ็ทสตาร์ ทำให้สายการบินต้นทุนต่ำแห่งนี้ มีการขยายธุรกิจ ทั้งการเพิ่มเที่ยวบิน การเปิดเส้นทางการบินใหม่ การสั่งซื้อเครื่องบินใหม่เพิ่ม รวมทั้งการจัดตั้งสายการบินใหม่ในเครือ ได้แก่ เจ็ทสตาร์ นิวซีแลนด์

สำหรับสายการบินต่างชาตินั้น มีประเด็นที่น่าสนใจ คือ การเปิดให้บริการอีกครั้งหนึ่งของ **สายการบินแคมโบเดียแองกอร์ (Cambodia Angkor)** หลังจากที่ยุติไปเมื่อปี 2544 โดยความช่วยเหลือของสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ซึ่งเป็นผู้ลงทุนหลักแต่ถือหุ้นร้อยละ 49 และ บริษัทร่วมทุนในกัมพูชาถือหุ้นส่วนใหญ่ ร้อยละ 51 โดยสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ จะได้รับสิทธิในการร่วมเป็นเจ้าของสายการบินแห่งชาติกัมพูชาเป็นเวลา 30 ปี

สายการบินแห่งนี้ จะมีส่วนสำคัญในการส่งเสริมการท่องเที่ยวของประเทศกัมพูชา ซึ่งเป็นอุตสาหกรรมที่ทำรายได้ให้แก่ประเทศมากเป็นอันดับ 2 รองจากอุตสาหกรรมส่งออกเสื้อผ้าสำเร็จรูป โดยกัมพูชาคาดว่า อุตสาหกรรมการท่องเที่ยวจะขยายตัว ร้อยละ 2-3 ในปีนี้ หลังจากช่วงครึ่งปี มีการขยายตัวร้อยละ 1

## ด้านท่าอากาศยาน

สำหรับผลการดำเนินงานของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ของ บริษัท ท่าอากาศยานไทย จำกัด (ทอท.) ใน 3 ไตรมาสของปีงบประมาณ 2552 (ตุลาคม 2551 – มิถุนายน 2552) เมื่อเปรียบเทียบกับเมื่อช่วงเดียวกันของปีงบประมาณ 2551 เป็นดังนี้

ปริมาณเที่ยวบิน (เที่ยวบิน)	ต.ค. 51 – มิ.ย. 52	ต.ค. 50 – มิ.ย. 51	การเปลี่ยนแปลง
ภายในประเทศ	46,790	45,357	+ 3.16%
ระหว่างประเทศ	131,554	150,420	- 12.54%
รวม	178,344	195,777	- 8.90%
<b>ผู้โดยสารใช้บริการ (คน)</b>			
ภายในประเทศ	6.18 ล้าน	5.43 ล้านคน	+ 13.99%
ระหว่างประเทศ	20.79 ล้านคน	26.40 ล้านคน	- 21.24%
รวม	26.98 ล้าน	31.83 ล้านคน	- 15.24%

สาเหตุที่ยอดผู้โดยสารและเที่ยวบินภายในประเทศเพิ่มขึ้นนั้น สืบเนื่องมาจากการที่ บกท. ได้ย้ายเที่ยวบินทั้งหมดจากท่าอากาศยานดอนเมืองไปที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ ส่วนสาเหตุที่ยอดผู้โดยสารและเที่ยวบินระหว่างประเทศลดลงนั้น สืบเนื่องมาจากภาวะเศรษฐกิจโลกในปัจจุบัน และผลกระทบจากโรคระบาดของไข้หวัดใหญ่ H1N1

ส่วนความคืบหน้าในเรื่องการใช้จ่ายประโยชน์ท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ล่าสุด ทอท. บกท. และ บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย จำกัด (บวท.) ได้มีความร่วมมือกันในเรื่อง “การใช้จ่ายประโยชน์ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และท่าอากาศยานดอนเมืองเพื่อส่งเสริมอุตสาหกรรมการบิน” ซึ่งทั้งสามหน่วยงานเห็นชอบร่วมกันในการให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นท่าอากาศยานหลักของประเทศ และท่าอากาศยานดอนเมืองรองรับอุตสาหกรรมการบิน และเป็นศูนย์กลางการค้ำระหว่างประเทศ โดยในส่วนของท่าอากาศยานดอนเมืองนั้น ทอท. ได้จัดเตรียมพื้นที่ไว้สำหรับกิจกรรมต่างๆ และอำนวยความสะดวกแก่บริษัทที่จะมาดำเนินกิจการ ในเบื้องต้นได้จัดไว้สำหรับผู้สนใจลงทุนใน 6 โครงการ คือ

1. โครงการซ่อมบำรุง Landing Gear หรือฐานล้ออากาศยานลำตัวแคบ ขนาด 150 ที่นั่ง เช่น เครื่องบินแอร์บัส A320 โบอิง B 737 ที่ทำการบินในภูมิภาคนี้ค่อนข้างมาก และมีความถี่ในการบินสูง ระยะบินประมาณ 2-3 ชั่วโมง ซึ่งมีความจำเป็นต้องเปลี่ยนและซ่อมบำรุง Landing Gear เป็นประจำ ซึ่งโครงการนี้จะช่วยให้สายการบินสามารถนำอากาศยานกลับไปใช้ได้อย่างรวดเร็ว โดยขณะนี้ มีบริษัท European Aeronautic Defense&Space (EADS) ได้แสดงความสนใจที่จะดำเนินการ

2. โครงการบริหารจัดการอะไหล่อากาศยาน เป็นการจัดตั้งศูนย์บริการอะไหล่อากาศยาน โดยผู้ประกอบการจะ Stock อะไหล่อากาศยานไว้เพื่อจำหน่ายให้สายการบินนำไปซ่อมอากาศยานของตนเอง ทำให้สายการบินไม่ต้องลงทุนในการสำรองและเก็บอะไหล่ ช่วยลดต้นทุนในการทำธุรกิจการบินได้ โดยโครงการนี้ทำให้สายการบินลดต้นทุนสำรองและเก็บอะไหล่ โดยผู้ประกอบการจะร่วมกับบริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน) ดำเนินการ ณ ท่าอากาศยานดอนเมือง

3. โครงการซ่อมบำรุงและดูแลรักษาอากาศยานขนาดกลาง/เล็ก ให้บริการดูแลรักษาเครื่องบินขนาดเล็ก ตลอดจนตรวจสภาพความพร้อมของอากาศยานก่อนทำการบิน



4. โครงการศูนย์กลางการค้าระหว่างประเทศ (International Free Trade Zone) ซึ่งกำหนดให้ผู้จัดงาน (Organizer) ที่มีความเชี่ยวชาญในการจัดแสดงสินค้าระหว่างประเทศในรูปแบบต่าง ๆ ดำเนินการจัดแสดงผลิตภัณฑ์ด้านการบินบริเวณลานจอดอากาศยานและอาคารผู้โดยสาร โดยประสานกับกรมศุลกากรขอให้เป็นพื้นที่ปลอดภาษี เพื่อให้สามารถทำการซื้อขายผลิตภัณฑ์ด้านการบิน อะไหล่อากาศยานโดยไม่เสียภาษี รวมถึงเป็นพื้นที่สำหรับจัด Air Show

5. โครงการศูนย์ฝึกบินจำลอง เพื่อรองรับสายการบินในภูมิภาคที่ไม่มีเครื่องฝึกบินจำลองของตนเอง ซึ่งต้องเสียค่าใช้จ่ายสูงมากในการส่งนักบินไปฝึกบินต่างประเทศ ตามข้อกำหนดขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO) ที่ให้นักบินเครื่องบินพาณิชย์ (Commercial Pilot License) ต้องเข้าฝึกบินเฉพาะรุ่นจำนวน 15 เที่ยวบิน ละ 4 ชั่วโมง

6. โครงการอาคารผู้โดยสารสำหรับอากาศยานส่วนบุคคลและอากาศยานเช่าเหมาลำขนาดเล็ก (Private Jet and Air Taxi Terminal) โดยปรับปรุงอาคารผู้โดยสารบริเวณห้องรับรองพิเศษด้านทิศเหนือให้มีความสะดวกและบริการครบวงจร ทั้งพิธีการศุลกากร พิธีการตรวจคนเข้าเมือง และการรักษาความปลอดภัย เพื่อให้บริการกลุ่มผู้โดยสารที่เดินทางด้วยอากาศยานส่วนบุคคลหรืออากาศยานเช่าเหมาลำขนาดเล็ก ซึ่งขณะนี้ให้บริการที่มีความต้องการสูง คาดว่าภายในเดือนกันยายนนี้จะคัดเลือกผู้ประกอบการเข้ามาดำเนินการ และสามารถเปิดให้บริการได้ต้นปี 2553

## ด้านการพัฒนาบุคลากรการบิน

จากการกล่าวปาฐกถาของ **Mr.Roberto Kobeh Gonzalez, President of the Council of the ICAO** เนื่องในโอกาสการจัดงานครบรอบ 60 ปี ของสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2552 ที่ผ่านมา โดยในช่วงหนึ่ง ได้กล่าวถึงประเด็นสำคัญที่ต้องพิจารณาในเรื่องการขาดแคลนบุคลากรการบินที่มีทักษะ (skilled personnel) เนื่องมาจากการเกษียณอายุของบุคลากรดังกล่าวครั้งใหญ่ และความเฉพาะทางของงานต่างๆ ที่มากขึ้น แม้ว่าการหดตัวของเศรษฐกิจในช่วงที่ผ่านมา จะช่วยยืดเวลาการเกิดปัญหาดังกล่าวออกไป แต่ก็เป็นสิ่งต้องรีบดำเนินการ ซึ่ง ICAO ก็ได้วางแผนการจัดการประชุมในประเด็นนี้ โดยมีกำหนดในเดือนมีนาคม 2553 ซึ่งจะได้เตรียมวางแผนปฏิบัติเพื่อรองรับความต้องการการฝึกอบรมที่จะเกิดขึ้นของประเทศต่างๆ และผู้มีส่วนได้เสียในอุตสาหกรรม ซึ่งผลการประชุมดังกล่าว จะได้นำมาสรุปเป็นรายงานเสนอในการประชุม the Session of the ICAO ครั้งที่ 37 ต่อไป เพื่อเป็นยุทธศาสตร์ของโลกให้มั่นใจว่าบุคลากรการบินที่มีทักษะและเป็นมืออาชีพอยู่ในระดับที่เพียงพอ

นอกจากนี้ สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทย ในขณะนี้ ได้มีการแต่งตั้งคณะอนุกรรมการพัฒนากิจการการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของอาเซียน ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา เพื่อกำหนดแนวทางการพัฒนากิจการการบินของไทยให้เกิดความเป็นหนึ่งของอาเซียน สร้างรูปธรรมในการแก้ไขปัญหาและอุปสรรคของ ไทยในการเป็นศูนย์กลางการบิน- พลเรือนและศูนย์การขนส่งในเอเชีย รวมทั้งเพิ่มขีดความสามารถของอุตสาหกรรมการบินพลเรือนในเอเชีย โดยมีนายประเสริฐ ประคุณศึกษาพันธ์ เป็นประธาน และผู้แทนจากหน่วยงานรัฐที่เกี่ยวข้อง ได้แก่ กระทรวงพาณิชย์, กระทรวงการต่างประเทศ, กระทรวงคมนาคม และ กระทรวงศึกษาธิการ นอกจากนี้ ยังมีผู้ที่เกี่ยวข้องเป็นอนุกรรมการ ซึ่งบุคคลที่น่าสนใจ และส่วนเป็นผู้บริหารของบริษัทบางกอกเอวิเอชัน เซ็นเตอร์ จำกัด (BAC) ได้แก่ ร.อ.สอาด ศบศาสตร์ศรี ที่ปรึกษา BAC นายสุภาพ ปุราณิธี กรรมการ BAC และ น.อ. ปิยะ ตรีกาลนนท์ ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร BAC

ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการฯ จะผลักดันให้รัฐดำเนินการพัฒนาอุตสาหกรรมการบินให้เป็นรูปธรรมใน 3 ประเด็น คือ

1. การเพิ่มศักยภาพในการผลิตบุคลากร
2. การส่งเสริมให้ไทยเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ภายในพื้นที่สนามบินดอนเมือง ซึ่งธุรกิจซ่อมบำรุงอากาศยานมีอัตราการขยายตัวต่อเนื่องโดยมีมูลค่าราว 5 แสนล้านบาทในเอเชีย หากไทยสามารถแบ่งตลาดได้ 5% หรือมูลค่าประมาณ 25,000 ล้านบาท จะทำให้ไทยมีศักยภาพในการแข่งขันกับต่างประเทศได้
3. การส่งเสริมกิจการขนส่งทางอากาศ

ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ประธานคณะอนุกรรมการฯ พบว่า จาก 3 ประเด็นหลักข้างต้นนั้น ประเด็นการเพิ่มศักยภาพให้แก่สถาบันการบินในการผลิตบุคลากร จะเป็นเรื่องแรกที่จะนำมาพิจารณาดำเนินการ โดยจะส่งเสริมให้นักบินต่างชาติเข้ามาฝึกบินในไทย โดยเฉพาะนักบินในภูมิภาคนี้ที่ยังมีความต้องการนักบินถึง 17,000 คน และคาดว่าจะในอีก 8-10 ปีข้างหน้าจะเพิ่มขึ้นอีกราว 70,000 คน อีกทั้งในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิก ภายใน 3 ปี เฉพาะจีนประเทศเดียวต้องการนักบินถึง 5,000 คน ขณะที่การบินในอินเดียมีอัตราเติบโตสูงมาก แต่ยังมีผู้ฝึกสอนและอุปกรณ์ไม่เพียงพอแก่นักบินฝึกหัด

สิ่งที่คณะอนุกรรมการฯ จะดำเนินการ คือ การเร่งแก้ปัญหาในเรื่องการอำนวยความสะดวกในด้านต่างๆ ได้แก่ การออกวีซ่าให้นักเรียนชาวต่างชาติที่จะเข้ามาฝึกบิน โดยพิจารณาระยะเวลาในการออกใบอนุญาตศรัทธาการบิน เนื่องจากพบปัญหาว่านักเรียนต่างชาติที่จะเข้ามาฝึกบินจะได้รับวีซ่าประเภทท่องเที่ยวจากสถานกงสุลในต่างประเทศ ซึ่งมีระยะเวลาเพียง 90 วัน เมื่อครบกำหนด สำนักงานตรวจคนเข้าเมืองจะไม่ดำเนินการต่ออายุให้ ด้วยเหตุผลว่าไม่ได้รับการรับรองจากกระทรวงศึกษาธิการ ซึ่งปัญหาดังกล่าวเป็นเพราะโรงเรียนการบินของเอกชน จะได้รับการรับรองจากกรมการขนส่งทางอากาศ แต่การขยายวีซ่าให้ 1 ปี ต้องมีหลักฐานจากสถาบันสอนการบิน ของหน่วยงานรัฐ มีกระทรวงศึกษาธิการรับรอง

นอกจากนี้ยังจะมีการเร่งด้านการตลาด โดยล่าสุด กระทรวงพาณิชย์ ได้เข้ามาช่วยด้านการตลาด โดยการไปเยือนจีนพร้อมกับนายกรัฐมนตรีเมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการหารือกับทางจีนเรื่องการส่งนักบินจากจีนมาฝึกบินในไทย

## การผลิตและซ่อมบำรุงอากาศยาน

สำหรับในประเด็นการส่งเสริมให้ประเทศไทยเป็นศูนย์ซ่อมบำรุงอากาศยาน ภายในพื้นที่สนามบินดอนเมือง นั้น นายสุภาพ ปุรานิติ เลขาธิการคณะอนุกรรมการพัฒนากิจการการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของอาเซียน กล่าวว่า การผลักดันให้ไทยเป็นศูนย์ซ่อมอากาศยาน ในพื้นที่ของสนามบินดอนเมือง จะทำให้เกิดอุตสาหกรรมต่อเนื่องในการผลิตวัสดุสิ้นเปลืองและชิ้นส่วนอะไหล่อากาศยานประเภทต่างๆ ของผู้ประกอบการเอสเอ็มอีภายในประเทศ เพื่อเป็นฐานสนับสนุนการซ่อมบำรุงอากาศยานในลักษณะของเครือข่าย Supply Chain เนื่องจากมีตลาดภายในประเทศรองรับและเกิดการจ้างงานในระบบเศรษฐกิจ ทางคณะอนุกรรมการกำลังพิจารณาแก้ไขกฎกติกาวิชาชีพด้านเอวีเอชัน และควรพัฒนาการซ่อมบำรุงให้อยู่ในพื้นที่ฟรีโซน

ข้อมูลจาก ขอ. ระบว่า ขณะนี้มีผู้ประกอบการด้านอุตสาหกรรมการบินสองราย สนใจที่จะเข้ามาลงทุนสร้างศูนย์ซ่อมบำรุงเครื่องบิน ที่ท่าอากาศยานดอนเมือง ตามแผนการใช้ประโยชน์สนามบินดอนเมือง ได้แก่ บริษัท ยูโรเปียน แอโรนอติค ดีเฟนซ์ แอนด์ สเปซ จำกัด (EADS) และบริษัท บริษัท ยูโรเปอเวอชัน จำกัด



## บทวิเคราะห์

1. แม้ว่าในช่วงครึ่งปีแรก อุตสาหกรรมการบินของไทยจะยังไม่สามารถฟื้นตัวได้ คงประสบกับปัจจัยลบหลายประการ ทั้งปัจจัยลบทางเศรษฐกิจ ทางการเมือง โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยลบจากเรื่องการแพร่ระบาดของโรคไข้หวัดใหญ่สายพันธุ์ใหม่ 2009 ซึ่งส่งผลให้อุตสาหกรรมการท่องเที่ยว และอุตสาหกรรมการบิน ชะลอตัวมาจนปัจจุบัน

ในช่วงที่ผ่านมา จะพบว่า การแข่งขันกันในธุรกิจสายการบินของไทยมีสูงมาก ทั้งสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยใช้กลยุทธ์การลดราคาค่าบัตรโดยสารและการจัดโปรโมชั่นเสริม แต่การดำเนินการดังกล่าว ก็เป็นเพียงการกระตุ้นยอดขายของสายการบินในช่วงขาลงเท่านั้น ซึ่งแม้จะมียอดขายเพิ่มขึ้น แต่รายได้ของสายการบินก็อาจไม่ได้เพิ่มขึ้นหรืออาจลดลง เมื่อเปรียบเทียบกับปีก่อน

อย่างไรก็ตาม จะเห็นว่า ทุกฝ่ายต่างก็คาดการณ์กันว่า ในช่วงครึ่งปีหลังนี้ สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินของไทยจะเป็นไปในทิศทางที่ดีขึ้น

ในเรื่องนี้ ประเด็นที่น่าสนใจก็คือ การเปลี่ยนแปลงของสภาพแวดล้อมในเชิงธุรกิจ ทั้งสถานการณ์ในปัจจุบัน สภาพเศรษฐกิจและสังคม ความมั่นคงทางการเมือง ล้วนแล้วแต่มีผลต่ออุตสาหกรรมการบินทั้งสิ้น ดังนั้นในการดำเนินธุรกิจในปัจจุบันนั้น อาจจะไม่สามารถดำเนินในรูปแบบที่เรียกว่า “Business as usual approach” ได้อีกต่อไป แต่จะต้องใช้วิธีการในเชิงรุกแบบใหม่ๆ (Proactive and innovative strategy) เพื่อให้เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้น สบพ. เองก็เช่นกัน เมื่อสภาพแวดล้อมเปลี่ยนแปลงไป สบพ. จึงจำเป็นต้องปรับตัวและปรับกลยุทธ์ให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน โดยเฉพาะสภาพการแข่งขันที่มีมากขึ้น

2. การกลับมาดำเนินการอีกครั้งของสายการบิน**แคมโบเดียแองกอร์** นั้น เป็นประเด็นที่น่าสนใจ เนื่องจากน่าจะเป็นตลาดใหม่สำหรับ สบพ. ได้ นอกจากนี้ ยังเป็นสายการบินที่มีความร่วมมือกับสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์ ซึ่งหาก สบพ. สามารถทำให้ลูกค้าเป้าหมายอย่างสายการบินเวียดนามแอร์ไลน์มาเป็นลูกค้าของ สบพ. ได้แล้ว การเจาะตลาดต่อเนื่องไปยังสายการบินประจำชาติของกัมพูชา ก็ไม่น่าจะยากนัก

3. การให้ความสำคัญกับเรื่องการขาดแคลนบุคลากรด้านบินที่มีทักษะและเป็นมืออาชีพของ ICAO นั้น เป็นสิ่งที่ประเทศไทย และ สบพ. เองควรต้องพิจารณาอย่างยิ่ง เนื่องจาก สบพ. ในฐานะที่เป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบเรื่องการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบินของประเทศ จำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องเตรียมความพร้อมสำหรับความต้องการการฝึกอบรมด้านการบิน โดยเฉพาะการฝึกอบรมในลักษณะขั้นสูงและเฉพาะทางมากยิ่งขึ้น ตามที่ ICAO ได้คาดการณ์ไว้ อย่างไรก็ตาม จากการเชิญผู้บริหารหน่วยงานด้านการบินของประเทศต่างๆ เป็นวิทยากรบรรยายในหัวข้อเรื่อง “Socio-Economic Dynamics of Civil Aviation in the Asia and Pacific Region” เนื่องในโอกาสการจัดงานครบรอบ 60 ปี ของสำนักงานภูมิภาคเอเชียและแปซิฟิก ขององค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ เมื่อวันที่ 14 กรกฎาคม 2552 ที่ผ่านมานั้น พบว่า หลายประเทศได้คำนึงถึงประเด็นนี้ และได้เตรียมแผนรองรับไว้บ้างแล้ว โดยเฉพาะอย่างยิ่ง ประเทศมาเลเซีย ซึ่งได้มีการพัฒนา Malaysia Aviation Academy เพื่อรองรับความต้องการฝึกอบรม โดยเฉพาะในด้าน Operations ซึ่งคาดว่าในอนาคตอันใกล้นี้ Malaysia Aviation Academy จะก้าวขึ้นเป็นคู่แข่งที่สำคัญของ สบพ. ในหลักสูตรด้าน Operations นอกจากนี้ ประเทศสิงคโปร์ก็ได้ตระหนักถึงปัญหานี้ด้วยเช่นกัน และได้วางแผนรองรับความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นนี้แล้ว

4. ในส่วนการแต่งตั้งและดำเนินงานของคณะกรรมการพัฒนากิจการการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของอาเซียน ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภานั้น ค่อนข้างเอื้อประโยชน์สำหรับการฝึกนักบิน โดยเฉพาะสำหรับโรงเรียนการบินเอกชน อย่าง BAC เนื่องจากเป็นการแก้ปัญหาและลดข้อจำกัด ซึ่ง BAC ประสบอยู่ในปัจจุบัน นอกจากนี้ ยังพบว่า อนุกรรมการ และเลขานุการคณะกรรมการ ส่วนหนึ่งก็เป็นผู้บริหารของ BAC

ดังนั้น สบพ. เองในฐานะหน่วยงานของรัฐ ก็ควรจะพิจารณาใช้ประโยชน์จากความเป็นรัฐ เพื่อแก้ไขปัญหาต่างๆ หรือให้หน่วยงานภาครัฐผลักดันการแก้ปัญหาของ สบพ. ให้เกิดขึ้นอย่างเป็นรูปธรรมโดยด่วน

5. ในประเด็นของคณะกรรมการพัฒนากิจการการบินเพื่อความเป็นหนึ่งของอาเซียน ในคณะกรรมการการคมนาคม วุฒิสภา ซึ่งได้กล่าวว่า กระทรวงพาณิชย์ได้เข้ามาช่วยด้านการตลาด โดยการไปเยือนจีนพร้อมกับนายกรัฐมนตรีเมื่อไม่นานมานี้ ได้มีการหารือกับทางจีนเรื่องการส่งนักบินจากจีนมาฝึกบินในไทย ในจุดนี้เป็นจุดที่น่าสนใจ ซึ่ง สบพ. ควรประสานงานไปกระทรวงพาณิชย์ เพื่อหาข้อสรุปของการเจรจาดังกล่าว พร้อมทั้งวางแผนการสำหรับในกรณีที่จะต้องรองรับนักบินจากประเทศจีน นอกจากนี้ สนจ. ควรต้องประสานงานกับ ผบศ. เพื่อติดตามเรื่องของการฝึกนักบินจาก China Southern Airlines ซึ่งได้เคยมีผู้แทนมาหารือกับ สบพ. โดยด่วนต่อไป

\*\*\*\*\*

#### แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ	เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ	
เว็บไซต์กระทรวงคมนาคม	เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ	
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)	เว็บไซต์บริษัท วิทยุการบินแห่งประเทศไทย 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