

ในช่วงเดือนมิถุนายนนี้ การปรับเพิ่มของราคาน้ำมันเชื้อเพลิงยังคงเกิดขึ้นอย่างต่อเนื่องและยังคงไม่มีทีท่าว่าจะหยุดนิ่ง โดยแนวโน้มราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกยังคงเพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และในเดือนมิถุนายนนี้ ก็ได้ทำสถิติสูงสุดในประวัติศาสตร์ ซึ่งส่งผลให้ราคาน้ำมันเครื่องบิน (Jet Fuel) ปรับตัวสูงขึ้นตามไปด้วย

### Assessment across the regions:

| 13 Jun 08               | Share in World Index | cts/gal | \$/bbl | \$/mt  | Index Value 2000= 100 | vs. 1 week ago | vs. 1 month ago | vs.1 yr ago |
|-------------------------|----------------------|---------|--------|--------|-----------------------|----------------|-----------------|-------------|
| Jet Fuel Price          | 100%                 | 397.1   | 166.8  | 1314.4 | 455.9                 | -0.8%          | 3.4%            | 90.5%       |
| Asia & Oceania          | 22%                  | 402.0   | 168.8  | 1333.9 | 482.4                 | 3.7%           | 3.3%            | 100.9%      |
| Europe & CIS            | 28%                  | 401.1   | 168.5  | 1327.6 | 453.9                 | -1.0%          | 2.5%            | 92.2%       |
| Middle East & Africa    | 7%                   | 391.0   | 164.2  | 1295.6 | 490.4                 | 1.2%           | 2.2%            | 97.8%       |
| North America           | 39%                  | 392.9   | 165.0  | 1302.1 | 438.7                 | -3.3%          | 4.2%            | 83.6%       |
| Latin & Central America | 4%                   | 391.2   | 164.3  | 1265.2 | 455.2                 | -2.8%          | 5.0%            | 81.5%       |

Source : IATA

จากข้อมูลของ สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) จะพบว่า จากการวิเคราะห์ครั้งล่าสุด ณ วันที่ 13 มิถุนายน 2551 นั้น ราคาน้ำมันเครื่องบินได้เพิ่มสูงขึ้นไปกว่า 168 เหรียญสหรัฐอเมริกาต่อบาร์เรล เมื่อพิจารณาในภูมิภาคเอเชียและโอเชียเนีย จะพบว่า ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงมีการปรับเพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.7 และ ร้อยละ 3.3 เมื่อเทียบกับสัปดาห์ที่แล้ว และเดือนที่แล้ว ตามลำดับ และมีการปรับเพิ่มขึ้นถึงร้อยละ 100.9 จากเมื่อปีที่แล้ว

ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงอย่างต่อเนื่องนี้ ทำให้ต้นทุนเชื้อเพลิงมีสัดส่วนเพิ่มขึ้นไปถึงประมาณร้อยละ 50-60 ของค่าใช้จ่ายในการดำเนินงานของสายการบินต่างๆ จากเดิมอยู่ที่ประมาณร้อยละ 30-40 เท่านั้น และส่งผลต่อความสามารถในการทำกำไรของสายการบิน ซึ่งนับเป็นปัจจัยลบที่รุนแรงมากที่สุดของอุตสาหกรรมการบิน หลังจากเหตุการณ์ 9/11 เมื่อปี 2544 และการระบาดของโรค SARS เมื่อปี 2546

ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้วิเคราะห์ถึงสาเหตุของการปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นของราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกไว้ว่า เกิดขึ้นจาก

1. ความต้องการบริโภคที่เพิ่มสูงขึ้นของประเทศเศรษฐกิจใหม่ เช่น จีน อินเดีย เป็นต้น
2. ความกังวลของตลาดต่อสถานการณ์ความตึงเครียดในตะวันออกกลาง
3. การหันมาเก็บกำไรในตลาดน้ำมันของกองทุนต่างๆ ในภาวะที่ค่าเงินดอลลาร์สหรัฐอ่อนค่าลง

จากคำกล่าวของนายจิโวนานี บิชกานานี เลขาธิการ IATA ในการประชุมสามัญประจำปี ครั้งที่ 64 ของ IATA และงานประชุมการขนส่งทางอากาศโลก เมื่อวันที่ 1-3 มิถุนายน 2551 ณ เมืองอิสตันบูล ประเทศตุรกี ซึ่งได้กล่าวถึงสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงว่าเป็นمرasmusครั้งใหม่ที่จะทำให้อุตสาหกรรมการบินเข้าสู่ภาวะการถดถอยอีกครั้ง หลังจากเมื่อปีที่แล้วที่อุตสาหกรรมการบินโลกสามารถมีกำไร 5,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งเป็นการทำกำไรครั้งแรกนับจากปี พ.ศ.2543 โดยราคาน้ำมันที่ปรับเพิ่มขึ้นทุก ๆ 1 เหรียญสหรัฐ จะส่งผลทำให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มขึ้นประมาณ 1,600 ล้านดอลลาร์สหรัฐ นอกจากนี้ นักวิเคราะห์ได้คาดการณ์ว่า หากราคาน้ำมันคงอยู่ที่ 135 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลตลอดปีนี้ สายการบินทั่วโลกจะประสบปัญหาขาดทุนถึง 6,100 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ซึ่งส่วนทางกับการคาดการณ์เมื่อเดือน เม.ย.ที่ผ่านมา ที่ระบุว่า จะมีกำไร 4,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ดังนั้น จึงอาจกล่าวได้ว่า ปัญหาที่ร้ายแรงที่สุดที่อุตสาหกรรมการบินกำลังเผชิญอยู่นั้น ไม่ใช่ผลกระทบจากทางรายได้ แต่เป็นผลกระทบจากต้นทุน นั่นคือ ความไม่แน่นอนของราคาน้ำมัน

โดยปกตินั้น อุตสาหกรรมการบินมีพัฒนาการเป็นวัฏจักร ซึ่งจะมีช่วงที่ทำกำไรประมาณ 4-5 ปี แต่ปัจจุบันกลายเป็นว่ามีอยู่เพียงแค่ 1 ปีเท่านั้น และผลจากวิกฤติน้ำมันดังกล่าว ยังทำให้ ในปีนี้ สายการบินถึง 24 แห่งถูกพักหรือตัดออกจากระบบการเงินของ IATA เนื่องจากยกเลิกกิจการหรือล้มละลาย จากเดิมซึ่งจะมีเพียง 6-8 รายเท่านั้น แสดงให้เห็นว่าอุตสาหกรรมการบินกำลังตกอยู่ในสถานการณ์ฉุกเฉิน

**ไอดริส จาลา** ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารและกรรมการผู้จัดการใหญ่สายการบินแห่งชาติของมาเลเซีย ก็มองว่ากลุ่มอุตสาหกรรมการบินทั่วโลกต้องนำเอามาตรการปรับเปลี่ยนขนานใหญ่มาใช้ได้อย่างเป็นรูปธรรม เช่น การควบรวมกิจการและการเพิ่มราคาตั๋วโดยสารตามสภาพความเป็นจริง เพื่อความอยู่รอดของสายการบิน ขณะเดียวกันทุกสายการบินยังต้องเตรียมความพร้อมเพื่อรับมือกับการเพิ่มขึ้นของต้นทุนค่าเดินทาง รวมไปถึงต้องมีการปรับเพิ่มราคาตั๋วโดยสารในเที่ยวบินแต่ละเที่ยว ท่ามกลางจำนวนคู่แข่งด้านการบินที่มีจำนวนน้อยลง ขณะที่การแข่งขันในธุรกิจสายการบินอาจประสบความล้มเหลวในการดำเนินธุรกิจ ทั้งนี้ สาเหตุที่ทำให้บรรดาสายการบินต่างๆ ทั่วโลกต้องถูกบังคับให้ออกจากธุรกิจ หรือประสบกับภาวะการขาดทุนอย่างรุนแรงก็คือ **ราคาน้ำมันที่เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็ว การชะลอตัวทางเศรษฐกิจโลก การกำหนดราคาต้นทุนค่าใช้จ่ายต่างๆ ที่สูงเกินไป รวมถึงการเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วของงบประมาณในสายการบินแต่ละแห่ง**

อย่างไรก็ตาม ที่ประชุม IATA เห็นว่า สถานการณ์ปัจจุบันจะกินระยะเวลาต่อไปอีกราว 3-5 ปี และมีการวิเคราะห์ว่าราคาน้ำมันดิบในตลาดโลกมีโอกาที่จะเพิ่มขึ้นไปสู่ระดับ 150 เหรียญสหรัฐ ต่อบาร์เรล ภายในปีนี้ หากตลาดยังมีความกังวลต่ออุปทานน้ำมันในอนาคต รวมทั้งการเก็งกำไรของกองทุนต่างๆ ยังคงมีอยู่

นอกจากนี้ **ประเด็นสายการบินต้นทุนต่ำ** ก็เป็นที่สนใจของที่ประชุม IATA อย่างมาก เนื่องจากในสภาวะการณ์ที่ราคาน้ำมันเพิ่มสูงขึ้นอย่างมากนี้ สายการบินต้นทุนต่ำจะได้รับผลกระทบทางการเงินมากกว่าสายการบินทั่วไปอย่างมาก เนื่องจากผลกระทบจากต้นทุนเชื้อเพลิงต่อต้นทุนการดำเนินการรวมสำหรับสายการบินต้นทุนต่ำจะมีสูงกว่า และมีการประเมินว่าสายการบินต้นทุนต่ำ 3-4 ราย อาจต้องควบรวมกิจการกัน โดยที่ประชุมทั้งหมดยังเห็นพ้องกันว่า ในช่วงฤดูใบไม้ร่วงนี้จะเป็นช่วงเวลาวิกฤติที่สุดสำหรับสายการบิน ดังนั้น จึงจะต้องมีการควบรวมและเปิดเสรีเพื่อเป็นโอกาสในการเพิ่มผลกำไรและสร้างมูลค่าให้กับธุรกิจ เพื่อความอยู่รอดของสายการบิน

**โทนี เฟอ์นันเดส** ประธานเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหารของสายการบินแอร์เอเชีย ก็ได้คาดการณ์ในลักษณะเดียวกันว่าวิกฤตราคาน้ำมันแพงจะเป็นตัวเร่งให้บรรดาสายการบินทั่วโลกควบรวมกิจการ หรือประสบปัญหาล้มละลายมากขึ้น

การคาดการณ์ของหลายฝ่าย ต่างมีความเห็นสอดคล้องกันว่า **อุตสาหกรรมการบินในปี 2551 นี้ ได้เข้าสู่สภาวะวิกฤตอีกครั้ง** ซึ่งเป็นสาเหตุมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง และน่าจะเป็นผลให้อุตสาหกรรมการบินประสบภาวะการขาดทุน ในปี 2551 รวมทั้งการชะลอตัวของธุรกิจสายการบินต่างๆ ด้วย

## ด้านสายการบิน

ในช่วงเดือนมิถุนายนนี้ ก็ยังคงมีข่าวสารของสายการบินอีกหลายแห่งที่ได้รับผลกระทบจากปัญหาด้านต้นทุนเชื้อเพลิงแพง ประกอบกับปัจจัยภายนอกอื่นๆ เช่นสภาพเศรษฐกิจที่ชะลอตัว ดังที่ได้กล่าวไปข้างต้น ซึ่งในปัจจุบัน จะพบว่า จำนวนที่นั่งโดยสารมีมากเกินความต้องการของตลาด ระบบทางเศรษฐกิจของอุตสาหกรรมการบินเปลี่ยนแปลงไป ทำให้สายการบินไม่สามารถดำเนินการในรูปแบบเดิมได้อีก ดังนั้น สายการบินต่างๆ จึงต้องมีการปรับตัว เพื่อให้สามารถอยู่รอดได้ ท่ามกลางการแข่งขันที่รุนแรงในตลาดการบินโลก โดยมาตรการต่างๆ ได้ถูกนำมาปรับใช้ เพื่อแก้ปัญหา โดยเฉพาะการลดต้นทุนค่าใช้จ่ายที่เกิดขึ้น เช่น การลดจำนวนพนักงาน การลดขนาดฝูงบิน การลดปริมาณการให้บริการ เป็นต้น

สำหรับสายการบินในสหรัฐอเมริกานั้น ได้รับผลกระทบอย่างแรง เนื่องจากมีปัญหาด้านเศรษฐกิจตกต่ำอยู่ด้วย **สมาคมขนส่งทางอากาศ (ATA) สหรัฐอเมริกา** ได้กล่าวว่า สายการบินของสหรัฐฯ ต่างประเมินว่าในปี 2551 อาจประสบภาวะขาดทุนสูงถึง 13,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งเป็นผลจากต้นทุนเชื้อเพลิงพุ่งสูงขึ้นอย่างมาก จากที่เคยประเมินไว้เมื่อเดือนมกราคมว่า อาจทำกำไรได้มากถึง 4,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ซึ่งปริมาณขาดทุนดังกล่าว เกือบเทียบเท่ากับการขาดทุนเมื่อปี

2545 จนถึงขณะนี้ สายการบินหลายแห่งของสหรัฐได้ตัดลดพนักงานไปแล้วอย่างน้อย 11,850 คน และลดจำนวนเครื่องบินไปแล้ว 413 ลำเพื่อลดรายจ่ายค่าน้ำมัน รวมทั้งได้ขึ้นค่าตัวเครื่องบินและค่าธรรมเนียม

**สายการบินนอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ส** ในปีนี้จะลดปริมาณการให้บริการลงประมาณร้อยละ 3-4 เพราะต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มสูงขึ้นมาก ซึ่งแม้จะเป็นการลดที่น้อยกว่าสายการบินอื่นๆ แต่ก็มากกว่าที่เคยประกาศไว้เมื่อเดือนเม.ย.ที่ผ่านมา นอกจากนี้ ยังมีแผนที่จะลดจำนวนพนักงาน ผ่านโครงการสมัครใจลาออก และอาจเป็นไปได้ที่ต้องปลดพนักงานด้วย

**สายการบินยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส** สายการบินที่ใหญ่เป็นอันดับสองของสหรัฐ เตรียมปลดนักบินออก 950 คนซึ่งคิดเป็นเกือบร้อยละ 15 ของจำนวนนักบินที่มีอยู่ 6,518 คน เพิ่มเติมจากแผนปลดพนักงานที่มีเงินเดือนประจำ 1,600 ตำแหน่งและลดฝูงบินลง ด้วยการยกเลิกการใช้งานเครื่องบิน 100 ลำ รวมทั้งโบอิง 737 จำนวน 30 ลำ ซึ่งจะทำให้ความสามารถในการบริการลดลง ร้อยละ 17-18 ทั้งนี้ เพื่อจะให้สายการบินสามารถยืนหยัดแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ได้ในภาวะน้ำมันแพง และการปลดจะเริ่มขึ้นตั้งแต่เดือนกันยายนเรื่อยไปจนถึงปีหน้า

**ยูเอส แอร์เวย์ส กรุ๊ป** สายการบินรายใหญ่อันดับสามของสหรัฐในแง่ปริมาณการเดินทาง เตรียมปรับลดการดำเนินงานภายในประเทศลง การลดขนาดฝูงบิน โดยมีแผนส่งคืนเครื่องบินแบบช่องทางเดินเดียว 10 ลำให้แก่ผู้เช่า และยกเลิกแผนการเช่าเครื่องบินลำตัวกว้าง 2 ลำ ในปีหน้า โดยการปรับลดฝูงบินทั้งหมด 357 ลำจะเกิดขึ้นต่อเนื่องจนถึงปี 2553 ปลดพนักงาน 1,700 อัตรา ในช่วงครึ่งหลังของปีนี้ ซึ่งประกอบด้วย นักบิน 300 คน พนักงานต้อนรับบนเครื่องบิน 400 คน เจ้าหน้าที่สนามบิน 800 คน และเจ้าหน้าที่ฝ่ายบริหาร 200 คน และเพิ่มการเก็บค่าธรรมเนียมจากผู้โดยสารเพื่อกระตุ้นรายได้ โดยจะเก็บค่าธรรมเนียมการตรวจสอบกระเป๋า เป็นเงิน 15 เหรียญสหรัฐฯ รวมทั้งจะปรับลดการดำเนินงานตลอดทั้งปี 2552 ลงอีกร้อยละ 7-9

ความเคลื่อนไหวดังกล่าว เกิดขึ้นหลังจากที่ อเมริกัน แอร์ไลน์ส คอนติเนนตัล แอร์ไลน์ส ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส และเดลต้า แอร์ไลน์ส ซึ่งประกาศแผนลดการดำเนินงานและปลดพนักงานครั้งใหญ่ท่ามกลางภาวะน้ำมันแพงและเศรษฐกิจชะลอตัว

ส่วนสายการบินในภูมิภาคอื่นๆ ที่ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงนั้น ก็ได้แสดงให้เห็นถึงตัวเลขการขาดทุน เช่น **สายการบินฮิสทีเรีย แอร์ไลน์ส** จะประกาศตัวเลขขาดทุนสุทธิเป็นเงินถึง 141 ล้านดอลลาร์ สืบเนื่องจากต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นอย่างมาก โดยปัจจุบันสายการบินกำลังแบกรับภาระต้นทุนเชื้อเพลิงเพิ่มขึ้นเป็นเงินถึง 203.4 ล้านดอลลาร์ เช่นเดียวกับ **สายการบินโซน่าแอร์ไลน์** สายการบินใหญ่ที่สุดของไต้หวัน ก็กำลังประสบปัญหาการขาดทุนอย่างต่อเนื่อง อันเนื่องมาจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้น และจากการแข่งขันของภาคธุรกิจการบิน โดยสายการบินมียอดขาดทุนเพิ่มเป็น 2,970 ล้านดอลลาร์ไต้หวัน จาก 805.8 ล้านดอลลาร์ไต้หวัน และต้นทุนน้ำมันเชื้อเพลิงเพิ่มเป็นร้อยละ 46.5 จากร้อยละ 39.7 ในปีก่อนหน้า ของต้นทุนการดำเนินงานทั้งหมดนั้น ในปี 2550

ในขณะที่บางสายการบิน ก็เตรียมปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน ดังเช่น **สายการบินบริติช แอร์เวย์ส** เตรียมให้ผู้โดยสารในชั้นธุรกิจและชั้นหนึ่งที่เดินทางกับสายการบินจ่ายค่าธรรมเนียมน้ำมันเพิ่มขึ้นในสัดส่วนที่สูงกว่าผู้โดยสารที่เดินทางในชั้นประหยัด ถือเป็นครั้งแรกที่บริติช แอร์เวย์ส ใช้มาตรการลักษณะนี้ เพื่อรับมือกับต้นทุนเชื้อเพลิงแพง และ **สายการบินมาเลเซีย แอร์ไลน์ส ซิสเต็ม** เตรียมปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิง เพื่อชดเชยต้นทุนการดำเนินงานที่เพิ่มขึ้น รวมทั้งแผนลดการดำเนินงานลงร้อยละ 6 ด้วยการระงับการจ้างงานใหม่ชั่วคราว การลดความถี่ในการให้บริการเที่ยวบินต่างๆ การปรับลดเส้นทางการบินที่ไม่สร้างรายได้ อย่างไรก็ตาม สิ่งที่ยังทำให้สายการบินมาเลเซียมีผลกำไรขึ้นมาในช่วงไตรมาสแรกของปีนั้น เกิดจากนโยบายต่างๆ เหล่านี้ ทั้งการตัดลดจำนวนพนักงาน รวมถึงการตัดลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่ไม่ประสบความสำเร็จในแง่ของการสร้างรายได้ให้กับสายการบิน

อย่างไรก็ตาม ในขณะเดียวกันนี้เอง ก็มีสายการบินอีกหลายแห่งที่กลับมีการขยายตัวทางธุรกิจ เช่น

**สายการบินบริติช แอร์เวย์** แม้ว่าจะได้เตรียมมาตรการรองรับกับราคาน้ำมันที่สูงขึ้น แต่บริติช แอร์เวย์ส ได้เซ็นสัญญาสั่งซื้อเครื่องบิน A318 จำนวน 12 ลำ กับทาง บริษัท แอร์บัส อินดัสตรีส์ จำกัด เพื่อรองรับการเปิดเส้นทางใหม่ที่เชื่อมต่อระหว่างท่าอากาศยานลอนดอน ชิตตี้ กับ นิวยอร์ก โดยการทำสัญญาในครั้งนี้ ทางสายการบินคาดว่าจะสามารถเพิ่มจำนวนลูกค้าของเครื่องบินขนาดเล็กสุด A320 ที่มีอยู่เดิม 70 เครื่อง และยังได้ทำการสั่งซื้อเพิ่ม อีกจำนวน 20 เครื่อง อีกด้วย

เช่นเดียวกับ**สายการบินมาเลเซียแอร์ไลน์** แม้ว่าในสภาวะน้ำมันเชื้อเพลิงมีราคาสูงเช่นนี้ และแม้จะมีการดำเนินการเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน แต่ก็ได้สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารโบอิง 737-800 อีก 35 ลำ จากที่ปัจจุบันมีอยู่ 85 ลำ เพื่อรองรับการบริการและการขยายเส้นทางบินในอนาคต ซึ่งเครื่องบินดังกล่าวจะทยอยส่งมอบในปี 2553 นี้

**สายการบิน แอร์แอสตานา** สายการบินประจำชาติสาธารณรัฐคาซัคสถาน ได้ลงนามยืนยันคำสั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส A320 จำนวนทั้งสิ้น 6 ลำ โดยคำสั่งซื้อนี้เป็นส่วนหนึ่งของแผนการขยายการให้บริการเส้นทางภายในประเทศและเส้นทางการบินที่มีระยะทางกลาง

**สายการบินเอมิเรตส์** ซึ่งเตรียมจะเปิดให้บริการเที่ยวบินตรงแบบไม่หยุดแวะพัก เส้นทางดูไบ-นิวยอร์ก ตั้งแต่วันที่ 1 ส.ค. เป็นต้นไป ถือเป็นการเปิดบริการเที่ยวบินแรกไปยังสหรัฐ ที่ใช้เครื่องบินโดยสารซูเปอร์จัมโบ้ เอ380 รุ่นใหม่จากแอร์บัส โดยจะทำการบิน 2 เที่ยวบิน ระยะเวลาบิน 14 ชั่วโมง ทั้งนี้ เอมิเรตส์จะได้รับการส่งมอบเครื่องบิน A380 จำนวน 5 ลำ ในรอบปีงบประมาณ 2551 จากจำนวนที่สั่งซื้อทั้งหมด 58 ลำ โดยลำแรกจะรับมอบในวันที่ 28 ก.ค.2551 นี้ นอกจากนี้ หลังจากการเปิดตัวในเส้นทางนิวยอร์กแล้ว สายการบินยังวางแผนจะนำเครื่องบิน A380 ที่จะได้รับมอบมา เพื่อให้บริการอีกในเส้นทางระหว่าง ดูไบ-ลอนดอน สนามบินฮีทโธรว์ ดูไบซิตี และต่อเนื่องไปยังโอ๊คแลนด์

นอกจากนี้ **สายการบินแอร์เอเชีย** ก็ยังคงยืนยันการขยายกิจการต่อไป แม้วิกฤตน้ำมันแพงจะส่งผลให้แอร์เอเชียต้องตัดสินใจเลิกใช้เครื่องบิน 27 ลำ ในช่วง 4 เดือนที่ผ่านมา และยืนยันจะไม่ปรับขึ้นค่าโดยสาร แม้จะเป็นหนึ่งในวิธีการชดเชยต้นทุนที่เพิ่มขึ้นก็ตาม เหตุผลหนึ่งที่ทำให้สายการบินแอร์เอเชียสามารถมีรายได้เพิ่มขึ้นในขณะวิกฤตการณ์ราคาน้ำมันที่แผ่ขยายไปทั่วโลกขณะนี้ เนื่องจากการเตรียมความพร้อมการดำเนินธุรกิจของทางสายการบิน ด้วยการทำประกันป้องกันความเสี่ยงด้านราคาพลังงานไว้ถึง 2 ไตรมาสด้วยกัน นอกจากนี้ การขายอาหารจานด่วนบนเที่ยวบินของแอร์เอเชียในทุกเส้นทางการบิน ยังเป็นสิ่งที่ช่วยเสริมสร้างรายได้ของบริษัทให้พุ่งขึ้นตามไปด้วย

**สายการบินบิแมน** สายการบินแห่งชาติของบังคลาเทศ เตรียมลงนามในสัญญาเช่าเครื่องบินโบอิง 747 จาก **สายการบินโอเรียนท์ไทย** เพื่อลดปัญหาเรื่องตารางการบิน ภายใต้ขอบเขตการเช่าซึ่งครอบคลุมลูกเรือ การซ่อมบำรุง และการประกันภัย โดยโอเรียนท์ไทยจะเป็นผู้รับผิดชอบการจัดการบุคลากรที่เกี่ยวข้องทั้งหมด ในขณะที่บิแมนจะเป็นผู้รับผิดชอบเรื่องการจัดหาน้ำมันเชื้อเพลิง ทั้งนี้ สายการบินโอเรียนท์ไทย/วันทูโก นั้น ในปัจจุบันมีเครื่องบินโบอิง 747 ที่ใช้ให้บริการผู้โดยสารอยู่จำนวน 6 ลำ

ในขณะนี้ สายการบินบิแมนกำลังประสบกับปัญหาการรักษาตารางการบิน เนื่องจากจำนวนเครื่องบินไม่เพียงพอ ซึ่งในปัจจุบันนั้น บิแมนมีเครื่องบิน จำนวน 11 ลำ 3 แบบ คือ McDonnell Douglas DC10-30 จำนวน 4 ลำ Fokker F28 จำนวน 4 ลำ และ Airbus A310-300 จำนวน 3 ลำ ซึ่งในจำนวนนี้ มีเพียง 4-5 ลำ เท่านั้นที่ปฏิบัติการบินอยู่ นอกจากนี้ บิแมน ยังได้สั่งซื้อเครื่องบิน โบอิง 737-800 จำนวน 2 ลำ ซึ่งจะส่งมอบในปี ค.ศ.2015

นอกเหนือจากเรื่องราคาน้ำมันเชื้อเพลิงแล้ว ในช่วงเดือนมิถุนายน 2551 นี้ ก็มีเหตุการณ์ที่นับเป็นประวัติศาสตร์อีก เหตุการณ์หนึ่ง คือ การลงนามร่วมกันระหว่างทางการจีนและไต้หวัน ในข้อตกลงที่เปิดโอกาสให้ทั้งสองประเทศสามารถเปิด **เส้นทางบินระหว่างกัน** หลังจากทั้ง 2 ประเทศไม่ได้มีความร่วมมือด้านการบินปกติระหว่างกันมาตั้งแต่ปี พ.ศ. 2492 เมื่อทั้งสองประเทศแยกออกจากกัน เพราะสงครามกลางเมือง

ภายใต้ข้อตกลงดังกล่าว เปิดให้สองประเทศให้บริการเที่ยวบินเช่าเหมาลำได้โดยตรงทั้งไปและกลับจำนวน 18 เที่ยวบิน เป็นประจำทุกสัปดาห์ ตั้งแต่วันศุกร์ถึงวันจันทร์ ข้อตกลงฉบับนี้ ยังเปิดโอกาสให้นักท่องเที่ยวชาวจีนเข้าไปเที่ยวไต้หวันได้มากขึ้นด้วย

สายการบินของไต้หวัน จำนวน 5 แห่ง ที่จะเปิดเที่ยวบินเช่าเหมาลำตรงสู่ประเทศจีน ได้แก่ แมนดาริน แอร์ไลน์ส, ทรานส์เอเชีย แอร์เวย์ส, ยูเอเอ็นไอ แอร์เวย์ส, ไชน่า แอร์ไลน์ส และ ฮีวีเอ แอร์เวย์ส ส่วนสายการบินของจีน จำนวน 6 แห่ง ได้แก่ แอร์ ไชน่า, ไชน่า เซาเทิร์น แอร์ไลน์ส, ไชน่า อีสเทิร์น แอร์ไลน์ส, ไหหนาน แอร์ไลน์ส, เชียเหมิน แอร์ไลน์ส และ เชียงไฮ้ แอร์ไลน์ส

ล่าสุด **เซียเหมิน แอร์ไลน์** ได้เตรียมเร่งซื้อเครื่องบินโบอิงขนาดใหญ่ตั้งแต่ 737-800 อีก 10 ลำ เพื่อที่จะมาใช้สำหรับการบินตรงระหว่างเซียเหมินกับไต้หวันโดยเฉพาะนี้ ลำแรกคาดว่าจะมีการส่งมอบในปีหน้า โดยปัจจุบันมีเครื่องบินอยู่ทั้งสิ้น 47 ลำและจะเพิ่มเป็น 69 ลำในอีก 2 ปีข้างหน้า และจะเพิ่มเป็น 130 ลำในปี 2015

## สายการบินของไทย

ธุรกิจสายการบินของไทย ก็ยังคงได้รับผลกระทบปัญหาราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น ประกอบกับปัจจัยภายนอกแทรกซ้อน อย่างเช่น เรื่องภาวะความวุ่นวายการเมือง สถานการณ์ทางเศรษฐกิจ และการเข้าสู่ช่วงโลว์ซีซั่น จึงทำให้สายการบินของไทย ทั้งสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ ต่างก็ต้องปรับตัวและปรับแผนการดำเนินงาน เพื่อให้พร้อมสำหรับวิกฤตการณ์ที่อาจเกิดขึ้นดังเช่นในธุรกิจสายการบินในประเทศอื่นๆ กลยุทธ์และมาตรการต่างๆ ที่สายการบินของไทย นำมาใช้ นั่น ก็เป็นแนวทางเดียวกับสายการบินต่างๆ ทั่วโลก ดังที่ได้เคยนำเสนอไปแล้ว เมื่อเดือนก่อน ทั้งการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันตามความผันแปรของราคาน้ำมัน การเรียกเก็บค่าธรรมเนียมอื่นๆ เช่น การเก็บค่าบริการทุกสัมภาระ เป็นต้น การปรับลดและยกเลิกเที่ยวบินที่ไม่ทำกำไรของทุกสายการบิน การทยอยปลดระวางเครื่องบินเก่าที่ใช้เชื้อเพลิงสูง และการลดต้นทุนด้านบุคลากร

สำหรับพฤติกรรมการเดินทางท่องเที่ยวของคนไทยในปัจจุบันนั้น **สมาคมไทยบริการท่องเที่ยว (TTAA)** เปิดเผยว่า สถานการณ์การเดินทางท่องเที่ยวของคนไทย ทั้งเส้นทางไปต่างประเทศ และเส้นทางภายในประเทศ ในครึ่งปีหลังนี้ค่อนข้างซบเซา และจะลดลงจากปีก่อนประมาณร้อยละ 10 โดยคาดว่าจะมีคนไทยเดินทางไปเที่ยวต่างประเทศ ประมาณ 3.5 ล้านคน ต่ำกว่าเป้าหมายที่ตั้งไว้ว่าจะได้ 4 ล้านคน และน้อยกว่าปีก่อน ที่มีคนไทยไปเที่ยวต่างประเทศมากเกือบ 4.5 ล้านคน ซึ่งปัจจัยหลักมาจากสภาพเศรษฐกิจ ค่าครองชีพที่ปรับตัวสูงขึ้น ทำให้คนไทยระมัดระวังการใช้จ่ายใช้สอย โดยใช้เงินเท่าที่จำเป็น เพื่อรับมือกับสภาพเศรษฐกิจที่จะเกิดขึ้นต่อไปข้างหน้า ส่วนเส้นทางที่กำลังเป็นที่นิยม คือ มาเก๊า เพราะเดินทางสะดวก มีสายการบินต้นทุนต่ำให้บริการ เสียค่าใช้จ่ายต่อทริปไม่สูงมาก ซึ่งพฤติกรรมผู้บริโภคเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมที่มักนิยมเดินทางไปประเทศจีน แต่หลังจากเหตุการณ์แผ่นดินไหวที่เมืองเฉิงตู มณฑลเสฉวน ทำให้คนไทยเปลี่ยนพฤติกรรม

สำหรับ **สายการบินไทย** นั้น ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมัน โดยการบินไทยได้คาดการณ์ว่าราคาน้ำมันเครื่องบินจะอยู่ที่ 240 เซนต์ต่อแกลลอน ในขณะที่ ปัจจุบัน ราคาสูงเกือบจะ 400 เซนต์ต่อแกลลอนแล้ว ทำให้ค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน ปัจจุบันมีสัดส่วนสูงถึงประมาณร้อยละ 50 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด จากเดิมที่มีสัดส่วนประมาณร้อยละ 20-30 สายการบินไทยมีกลยุทธ์ในการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหา ดังนี้

1. การปรับอัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันเชื้อเพลิงในทุกเส้นทางบิน ตั้งแต่วันที่ 25 มิ.ย.นี้ เพื่อชดเชยค่าใช้จ่ายด้านน้ำมัน การปรับเพิ่มครั้งนี้อยู่ในอัตราเฉลี่ยร้อยละ 70 ในทุกเส้นทาง โดยค่าธรรมเนียมเชื้อเพลิงในเส้นทางต่างประเทศ จะมีอัตรา 60-281 เหรียญสหรัฐ/เที่ยวบิน ส่วนเส้นทางบินภายในประเทศทุกเส้นทางจะปรับเป็นเที่ยวละ 850 บาท ยกเว้นเส้นทางเชียงใหม่-แม่ฮ่องสอน เรียกเก็บในอัตราเดิมคือ 600 บาท

2. การปรับลดจำนวนเที่ยวบิน เช่น ลดเที่ยวบินในเส้นทางเชียงราย-กรุงเทพฯ เส้นทาง กรุงเทพฯ-ลอสแอนเจลิส เส้นทาง กรุงเทพฯ-ปักกิ่ง กรุงเทพฯ-เฉิงตู เป็นต้น และมีแนวโน้มว่าจะทำการลดเที่ยวบินในเส้นทางอื่นๆ ลงอีก ยกเว้นเส้นทางบินในยุโรปที่ยังมีกำไรและจำนวนอัตราความจุผู้โดยสารยังเป็นไปตามเป้าหมาย อย่างไรก็ตาม เส้นทางบินที่ยังมีความสามารถในการทำกำไรในช่วงนี้นั้น จะเป็นเส้นทางบินในแถบภูมิภาค ซึ่งใช้ระยะเวลาบินสั้น ต้นทุนน้ำมันไม่สูงมากนัก โดยเฉพาะเส้นทางบินอินเดีย ซึ่งมีปริมาณผู้โดยสารหนาแน่นมาก

3. ยกเลิกเส้นทางบินตรงระยะไกลแบบไม่แวะพัก (non stop) ในเส้นทางกรุงเทพ-นิวยอร์ก, กรุงเทพ-มอสโก (รัสเซีย) และ กรุงเทพ-โจฮันเนสเบิร์ก (แอฟริกาใต้) นอกจากนี้ จะมีการหารือร่วมกับสายการบินนกแอร์ ซึ่งเป็นบริษัทในเครือ เพื่อปรับเส้นทางบินไม่ให้เกิดการแข่งขันกันเอง และให้ใช้ทรัพยากรร่วมกันเพื่อประหยัดต้นทุนดำเนินงาน โดยการยกเลิกเส้นทางบิน และลดเที่ยวบินเพิ่มเติมดังกล่าวจะมีความชัดเจนภายใน 2 เดือน

4. ควบคุมค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นเพื่อประหยัดต้นทุน ได้แก่ การจัดตารางการบินให้เหมาะสม ซึ่งช่วยลดต้นทุนน้ำมัน ได้แล้วประมาณร้อยละ 1-2 ค่าปรับปรุงสำนักงาน ค่าใช้จ่ายด้านพนักงานบริการบนเครื่องบิน โดยลดการค้างคืนในระหว่างทำงานลง

5. ปรับกลยุทธ์หันเจาะกลุ่มลูกค้าองค์กรและบริษัทขนาดใหญ่ เพิ่มรายได้ปีละกว่าพันล้านบาท ปัจจุบันสายการบินไทยมีลูกค้าองค์กรกว่า 300 บริษัท เช่น สหประชาชาติหรือยูเอ็น กลุ่มยูโนแคล กลุ่มยูนิลีเวอร์ กลุ่มเครือเจริญโภคภัณฑ์ กลุ่มปูนซิเมนต์ไทย กลุ่มฮอนด้า สายการบินไทยมีรายได้จากกลุ่มลูกค้าองค์กรปีละกว่า 1,000 ล้านบาท มีการเติบโตเฉลี่ยปีละร้อยละ 10

5. คณะกรรมการ บกท. เห็นชอบให้บริษัทประกาศขายเครื่องบิน แอร์บัส เอ 340-500 จำนวน 4 ลำ ระยะการใช้งาน 3 ปี ซึ่งการบินไทยซื้อมาราคาลำละ 130 ล้านดอลลาร์ โดยต้องขายไม่ต่ำกว่าราคากลางของตลาด ซึ่งการประกาศขายเครื่องบินครั้งนี้ จะทำให้บริษัทขาดทุนด้านการบัญชี แต่เมื่อเทียบกับการให้บริการสถานการณ์น้ำมัน ถือว่ามีความคุ้มค่ากว่า นอกจากนี้ แผนวิสาหกิจการบินไทย 10 ปี ขณะนี้อยู่ระหว่างการปรับแผนครั้งใหม่ เพื่อให้สอดคล้องกับ สถานการณ์ราคาน้ำมันโลก โดยในเบื้องต้นต้องปรับลดจำนวนฝูงบินใหม่ จำนวน 65 ลำ ให้ลดลง รวมถึงอัตราการเติบโตที่วางไว้เฉลี่ยที่ร้อยละ 4-5 ต่อปี โดยจะลดลงตามสถานการณ์ เป็นต้น

ทางด้าน **สายการบินบางกอกแอร์เวย์ส** ยอมรับว่า การดำเนินธุรกิจการบินในขณะนี้มีความยากลำบากมาก เนื่องจากราคาน้ำมันที่ได้ปรับตัวอย่างต่อเนื่อง ทำให้ต้นทุนเพิ่มขึ้นตามไปด้วย โดยตลอดระยะ 3 ปีที่ผ่านมาจนถึงขณะนี้ ต้นทุนด้านน้ำมันคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 35-36 ของค่าใช้จ่ายทั้งหมด อย่างไรก็ตาม บางกอกแอร์เวย์ส ก็เตรียมขยายเส้นทางบินเพิ่ม โดยจะเปิดเส้นทางการบิน มาเก๊า - กรุงเทพฯ รอบปฐมฤกษ์ ในวันที่ 4 กรกฎาคม 2551 โดยจะเปิดให้บริการวันละ 1 เที่ยวบิน

ส่วน **สายการบินแอร์ฟีนิกซ์** นั้น ก็ได้ยกเลิกการให้บริการชั่วคราว หลังจากเปิดให้บริการไปเพียง 2 สัปดาห์ เนื่องจากได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันพุ่งขึ้นอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ทางสายการบินแจ้งว่า บริษัทจะเปิดให้บริการตามปกติ ในอีกประมาณ 1-2 เดือนข้างหน้า หลังจากซื้อเครื่องบินขนาด 36 ที่นั่งจากฝรั่งเศส ซึ่งกินน้ำมันน้อยกว่าเครื่องบิน YS 11

### สายการบินต้นทุนต่ำของไทย

ตลาดสายการบินของไทยในปัจจุบัน สายการบินต้นทุนต่ำของไทย มีประมาณ 3 สายการบิน และของต่างประเทศประมาณ 6 สายการบิน ซึ่งมีส่วนแบ่งในตลาดการบินของไทยโดยรวม ประมาณร้อยละ 15 ในขณะนี้ สายการบินต้นทุนต่ำของไทย ก็กำลังได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอย่างหลีกเลี่ยงไม่ได้ โดยศูนย์วิจัยกสิกรไทย ได้ทำการวิเคราะห์ถึงสถานการณ์ที่เกิดขึ้นและแนวทางในการปรับตัวของสายการบินต้นทุนต่ำ โดยมองว่า สายการบินต้นทุนต่ำของไทยนั้น กำลังเผชิญกับปัญหาหลัก 2 ประการ คือ ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น และ ปัญหาการแข่งขันทางธุรกิจ

ปัญหาประการแรก คือ ปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ซึ่งจะส่งผลให้ต้นทุนของสายการบินเพิ่มขึ้น นับเป็นปัญหาที่ทุกสายการบินทั่วโลกกำลังประสบอยู่ ดังนั้น สายการบินต้นทุนต่ำจึงต้องมีการปรับตัวเพื่อลดต้นทุนในการดำเนินงานให้อยู่ในระดับที่ต่ำที่สุดที่สามารถรองรับการให้บริการได้ตามมาตรฐานการบินสากล ซึ่งต้องต่ำกว่าสายการบินปกติประมาณร้อยละ 30-40 แนวทางการปรับตัวของสายการบินต้นทุนต่ำของไทย ก็เป็นไปในลักษณะเช่นเดียวกับสายการบินอื่นๆ ได้แก่

1. ปรับจำนวนเที่ยวบินให้สอดคล้องต้นทุนและจำนวนผู้โดยสาร ในช่วงเดือนมิถุนายนนี้ มีสายการบินต้นทุนต่ำของไทยปรับจำนวนเที่ยวบิน ดังนี้

- สายการบินวัน ทู โก ได้ปรับลดเที่ยวบินลงร้อยละ 15-20 ให้สอดคล้องกับปริมาณของลูกค้ำที่ใช้บริการ โดยปรับลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทางที่มีความต้องการน้อยลง ซึ่งลดจาก 36 เที่ยวบินต่อวัน เป็น 32 เที่ยวบินต่อวัน เช่น ปรับลดจำนวนเที่ยวบินในเส้นทาง เชียงราย-กรุงเทพฯ เหลือเพียงอาทิตย์ละ 2 เที่ยวบินเท่านั้น
- สายการบินนกแอร์ ได้ลดจำนวนเที่ยวบินจาก 60 เที่ยวบินต่อวันเหลือประมาณ 32 เที่ยวบินต่อวัน รวมทั้งได้ยกเลิกเที่ยวบินในเส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย, กรุงเทพฯ-อุบลราชธานี และกรุงเทพฯ-กระบี่ ตลอดจนยกเลิกเส้นทางบินบั้งทะเล และसानอย
- สายการบินไทยแอร์ เอเชีย ได้ปรับลดตารางเที่ยวบินภายในประเทศเส้นทางกรุงเทพฯ-หาดใหญ่ จากเดิม 6 เป็น 5 เที่ยวบินต่อวัน เส้นทางกรุงเทพฯ-เชียงราย ลดลงจาก 4 เป็น 3 เที่ยวบินต่อวัน เส้นทางกรุงเทพฯ-ภูเก็ต จาก 8 เป็น 6 เที่ยวบิน และเส้นทางกรุงเทพฯ-กระบี่ จาก 3 เป็น 2 เที่ยวบิน

อย่างไรก็ตาม การปรับจำนวนเที่ยวบินนี้ นอกจากจะเป็นผลต่อเนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้นแล้ว ยังน่าจะเกิดขึ้นเนื่องจากในช่วงประมาณเดือนมิถุนายน-กันยายน นี้ เป็นช่วงโลว์ซีซั่น ดังนั้น จึงต้องปรับลดเที่ยวบินให้เหมาะสมตามความต้องการและปริมาณการบริโภค

นอกจากนี้ ยังพบว่า สายการบินต้นทุนต่ำมีการชะลอแผนการเปิดเส้นทางบินใหม่ เช่น นกแอร์ ก็ได้ชะลอการเปิดเส้นทางบินใหม่ทั้งในประเทศและต่างประเทศ เช่น อินเดีย มาเก๊า และจีน เช่นเดียวกับสายการบินวัน ทู โก ซึ่งล่าสุดก็ได้ชะลอแผนการขยายเส้นทางภายในประเทศและต่างประเทศ เช่น ชะลอแผนการเปิดเส้นทางบินใหม่อีก 2 เส้นทาง คือ กรุงเทพฯ-พิษณุโลก และกรุงเทพฯ-ตรัง ในขณะที่สายการบินไทยแอร์เอเชียนั้น มีแผนที่จะเปิดเส้นทางบินกรุงเทพฯ-กวางเจา เพิ่มเติม

2. การจัดเก็บค่าธรรมเนียมสัมภาระแทนการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน ซึ่งแนวทางนี้อาจนับได้ว่าเป็นกลยุทธ์หนึ่งที่สามารถรักษาระดับอัตราค่าโดยสารพื้นฐานไม่ให้ต้องปรับเพิ่มขึ้นมากและอาจช่วยรักษาลูกค้าไว้ได้ ดังเช่นจะเห็นได้จากกรณีของสายการบินไทยแอร์เอเซีย ซึ่งมีการเก็บค่าบริการทุกสัมภาระ ทดแทนการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมภาษีน้ำมัน ในขณะที่สายการบินนกแอร์ และสายการบินวันทูโก ยังใช้วิธีการปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมัน

อย่างไรก็ตาม จากการหาข้อมูลทาง website ของสายการบินต้นทุนต่ำทั้งสามแห่ง ล่าสุดนั้น พบว่า อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมันของแต่ละสายการบิน ในเส้นทางภายในประเทศ (กรุงเทพ-เชียงใหม่) เป็นดังนี้

|                        |                         |                                |
|------------------------|-------------------------|--------------------------------|
| สายการบินไทยแอร์เอเซีย | อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน | 550 บาท                        |
| สายการบินวันทูโก       | อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน | 850 บาท (เพิ่มจากเดิม 750 บาท) |
| สายการบินนกแอร์        | อัตราค่าธรรมเนียมน้ำมัน | 950 บาท (เพิ่มจากเดิม 750 บาท) |

นอกจากนี้ สายการบินวัน ทู โก ไทยแอร์เอเซีย และนกแอร์ ยังได้มีการหารือในเรื่องการตั้งราคากลางค่าธรรมเนียมภาษีน้ำมันร่วมกัน คือประมาณ 1,200-1,500 บาท ต่อที่นั่ง เพื่อแก้ปัญหาต้นทุนค่าเชื้อเพลิงที่เพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง และเป็น การป้องกันการแข่งขันด้านราคาของผู้ประกอบการในธุรกิจเดียวกัน ทำให้ราคาบัตรโดยสารไม่ตรงกับต้นทุนที่แท้จริง

ปัญหาประการที่สอง คือ การแข่งขันทางธุรกิจ ซึ่งสายการบินต้นทุนต่ำต้องเผชิญกับการแข่งขันที่สูงขึ้น ทั้งจากสายการบินต้นทุนต่ำด้วยกันเองและสายการบินปกติ เนื่องจากความต้องการในการโดยสารเครื่องบินในปัจจุบันนั้น มีจำกัดตามสภาพเศรษฐกิจที่ตกต่ำลง ทำให้การเดินทางโดยเครื่องบินลดน้อยลง โดยเฉพาะอย่างยิ่งในช่วงนอกเวลาของการท่องเที่ยว เช่นนี้ ในขณะที่สายการบินที่ให้บริการมีการแข่งขันสูงขึ้น โดยเฉพาะในเส้นทางหลักๆ เช่น กรุงเทพฯ-เชียงใหม่ กรุงเทพฯ-ภูเก็ต กรุงเทพฯ-สิงคโปร์ เป็นต้น ซึ่งเส้นทางเหล่านี้มีจำนวนเที่ยวบินโดยเฉลี่ยมากกว่า 100 เที่ยวบินต่อสัปดาห์ มีสายการบินที่ให้บริการไม่ต่ำกว่า 5 สายการบิน ทั้งสายการบินปกติและสายการบินต้นทุนต่ำ โดยเฉพาะอย่างยิ่ง การแข่งขันกันเองในเรื่องราคา

สำหรับแนวโน้มตลาดสายการบินต้นทุนต่ำในปี 2551 ศูนย์วิจัยกสิกรไทย มองว่าจำนวนผู้โดยสารน่าจะเติบโตในอัตราที่ชะลอลงจากปีก่อน โดยคาดว่าจะมีจำนวนผู้โดยสารประมาณ 10 ล้านคน ซึ่งขยายตัวประมาณร้อยละ 15 เพิ่มขึ้นจากปี 2550 ที่มีจำนวนประมาณ 8.5 ล้านคน และขยายตัวประมาณร้อยละ 20 โดยมีแรงขับเคลื่อนสำคัญจากจำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศที่คาดว่าจะเพิ่มขึ้นจากการแข่งขันในด้านราคา การขยายเส้นทางการบินที่ครอบคลุมภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และจีนตอนใต้มากขึ้น ค่าเงินบาทที่มีค่าเฉลี่ยทั้งปียังคงแข็งค่าเมื่อเทียบกับปีก่อนช่วยกระตุ้นให้คนไทยมีโอกาสเดินทางไปท่องเที่ยวในต่างประเทศมากขึ้น แผนการประชาสัมพันธ์การท่องเที่ยวของภาครัฐในการดึงดูดนักท่องเที่ยว

กลุ่มใหม่ๆ การขยายตลาดท่องเที่ยวไปสู่ตลาดภูมิภาคมากขึ้น และการมุ่งให้ไทยเป็นศูนย์กลางในการท่องเที่ยวในกลุ่ม GMS (Greater Mekong Sub-Region)

นอกจากนี้ ศูนย์วิจัยกสิกรไทย ยังได้มองประเด็นเพิ่มเติมที่ควรจับตามองในอนาคต ได้แก่

1. การเข้ามาของสายการบินต้นทุนต่ำของเอกชนจากต่างชาติ เช่น อินโดนีเซีย ออสเตรเลีย เป็นต้น
  2. การจัดตั้งสายการบินต้นทุนต่ำของสายการบินประจำชาติต่างๆ เพื่อลงมาแข่งในตลาดระดับล่าง ซึ่งคาดว่าจะทำให้การแข่งขันในตลาดสายการบินต้นทุนต่ำรุนแรงมากยิ่งขึ้น
  3. การขยายเส้นทางการบินไปยังเมืองใหม่ๆ ทั้งตลาดท่องเที่ยวและตลาดธุรกิจ เช่น บาห์ลี ฮองกง กวางเจา
- คุนหมิง ดาร์ก้า กัลกัตตา เป็นต้น รวมทั้งการเปิดให้บริการเส้นทางการบินระยะไกลข้ามทวีป (Long Haul) เช่น โตเกียว ชิดนีย์ ลอนดอน ปารีส เป็นต้น ซึ่งอาจทำให้เกิดการรวมกลุ่มเป็นพันธมิตรทางการบินระหว่างสายการบินต้นทุนต่ำในแต่ละทวีปได้ โดยมีเป้าหมายเพื่อขยายเส้นทางการบินให้ไกลขึ้นและครอบคลุมในหลายภูมิภาคภายใต้ตัวโดยสารราคาประหยัด

**สำหรับ สายการบินวันทูโก นั้น** ได้ปรับแผนการดำเนินงาน โดยหันมาหารายได้เพิ่มจากธุรกิจของสายการบินโอเรียนท์ ไทย แอร์ไลน์ ในเส้นทางต่างประเทศกรุงเทพฯ-ฮ่องกง การจัดเครื่องบินแบบเช่าเหมาลำ และการให้เช่าเครื่องบินเพื่อการพาณิชย์ ที่ปัจจุบันให้บริการแก่บริษัทในประเทศพม่า และจะเปิดตลาดการให้เช่าเครื่องบินพร้อมนักบิน อีก 2 ประเทศในปี นี้ ได้แก่ บังกลาเทศ และศรีลังกา เพื่อเพิ่มรายได้ จากที่ผ่านมาได้ลดความสำคัญกับธุรกิจเช่าเหมาลำลดลง โดยจะเพิ่มสัดส่วนในการสร้างรายได้จากธุรกิจเช่าเหมาลำให้เท่ากับร้อยละ 60 จากที่ปัจจุบันอยู่ที่ร้อยละ 30 ซึ่งในแต่ละปีจะมีลูกค้าเช่าเหมาลำบินไปประเทศต่าง ๆ รวม 100-200 เที่ยวบิน ทั้งนี้ ก็เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่แพงขึ้น ทำให้ธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำกำลังประสบปัญหา

อย่างไรก็ตาม ในช่วงนี้ สถานการณ์ของสายการบินต้นทุนต่ำของไทยที่น่าเป็นห่วง ก็คือ **สายการบินนกแอร์** ซึ่งขณะนี้ กำลังประสบปัญหาภาวะการขาดทุนจากผลกระทบของราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น โดยมีภาระการขาดทุนอยู่ที่ 100 กว่าล้านบาท มาตั้งแต่เดือนกรกฎาคม 2550 จนถึงปัจจุบัน ทั้งนี้ เป็นการขาดทุนจากการขายตัวเครื่องบินล่วงหน้า โดยช่วงที่ลูกค้าซื้อตัวผ่านอินเทอร์เน็ตนั้น ราคาน้ำมันเฉลี่ยอยู่ที่ 75-80 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลเมื่อเดือนธันวาคม 2550 แต่พอวันเดินทางราคาน้ำมันเพิ่มขึ้นมาเป็น 139 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรลในช่วงเดือนมิถุนายน 2551 ดังนั้น จึงทำให้นักแอร์ต้องแบกรับภาระไว้

ในการแก้ปัญหาของนกแอร์นี้ คณะกรรมการ บกท. ในฐานะผู้ถือหุ้นรายใหญ่ ได้แต่งตั้งคณะกรรมการร่วมระหว่างการบินไทย กับ นกแอร์ เพื่อแก้ปัญหาดังกล่าว โดยการกำหนดแผนฟื้นฟูกิจการนกแอร์โดยจะมีการหารือในเรื่องการบริหารจัดการต้นทุนร่วมกับการบินไทย เพื่อให้สามารถลดต้นทุนและการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น ซึ่งมีประเด็นหลักดังนี้

1. การร่วมกันจัดการเส้นทางการบิน เพื่อจัดเส้นทางบินที่ไม่ให้มีเวลาชนกัน และการจัดเส้นทางบินภายในประเทศเพื่อเอื้อประโยชน์แก่การบินไทยและนกแอร์ และหลีกเลี่ยงการแข่งขันระหว่างกัน รวมทั้งการใช้ทรัพยากรร่วมกันให้มากขึ้น เช่น การใช้เคาน์เตอร์เช็ค-อิน และระบบการจัดการกระเป๋าสัมภาระ เพื่อประหยัดค่าใช้จ่ายของทั้งสองฝ่าย
2. การปรับราคาขายตัวโดยสารให้สอดคล้องกับต้นทุนน้ำมัน ที่ผ่านมาราคาขายตัวเที่ยวในประเทศ เฉลี่ยแล้วจะต่ำกว่าต้นทุนน้ำมันอยู่ประมาณร้อยละ 15 หรือ 200-300 บาท ถ้าการบินไทยและนกแอร์ ปรับราคาได้อีกอย่างน้อย 300 บาท ก็จะทำให้สามารถอยู่รอดได้ทั้งหมด
3. การปรับปรุงการบริหารงานภายในองค์กรเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน การลดขนาดองค์กรของนกแอร์ ลงชั่วคราว การลดขนาดฝูงบิน จากเดิมที่มีเครื่องบิน 10 ลำ โดยเป็นเครื่องบินโบอิง 9 ลำและเอทีอาร์ 1 ลำ บางส่วนก็ต้องคืนไปบ้าง ซึ่งเครื่องบินเหล่านั้นนกแอร์เช่ามาเฉลี่ยประมาณ 4 ปี ซึ่งเป็นการเช่ามาจากการบินไทยและบริษัทให้เช่าเครื่องบิน ส่วนการลดจำนวนพนักงานนั้น ยังไม่มีความชัดเจนต่างๆต่องบการประชุมผู้ถือหุ้นก่อน และต้องพิจารณาจากสถานการณ์ที่เกิดขึ้น

อย่างไรก็ตามแผนการฟื้นฟูกิจการของนกแอร์ คาดว่า นกแอร์จะกลับมากำไรได้ภายใน 12 เดือน แต่ทั้งนี้ราคาน้ำมันต้องอยู่ไม่เกิน 200 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล

## ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

บริษัท โอเรียนท์ไทย จำกัด ได้ขยายธุรกิจใหม่ไปยัง ธุรกิจขนส่งสินค้า ในชื่อ **โอเรียนท์ไทย CARGO แอร์ไลน์** ให้บริการด้วยเครื่องบินแบบ B747-200 Freighter จำนวน 2 ลำ เปิดให้บริการเมื่อเดือนกุมภาพันธ์ 2551 ทั้งนี้ เพื่อเป็นวิธีในการแก้ปัญหาราคาน้ำมันแพง ที่เกิดขึ้นกับสายการบินวันทูโก ซึ่งการลดต้นทุนการดำเนินงานต่างๆ เพียงอย่างเดียว นั้นไม่เพียงพอ และไม่ใช่วิธีทางออกที่สามารถทำได้ในปัจจุบัน แต่จะต้องสร้างให้ธุรกิจที่มีอยู่มีความหลากหลาย โดยธุรกิจใหม่นั้น อยู่ภายใต้กรอบ ต้องเป็นธุรกิจที่มีอนาคต ต่อยอดจากฐานธุรกิจเดิม และได้เงินแบบก้อนใหญ่ เพื่อมาช่วยเพิ่มรายได้และเพิ่มความแข็งแกร่งให้กับตัวเอง

ปัจจุบัน ชื่อ โอเรียนท์ไทย CARGO แอร์ไลน์ ให้บริการใน 2 เส้นทาง กรุงเทพฯ-ฮ่องกง-กรุงเทพฯ และ กรุงเทพฯ-สิงคโปร์-กรุงเทพฯ รวมกว่า 40 เที่ยวบิน และในอนาคตจะขยายเส้นทางบริการไปยังยุโรป จีน มาเลเซีย กัมพูชา พม่า ลาว เวียดนาม อินโดนีเซีย ฯลฯ

## ด้านการผลิตเครื่องบินพาณิชย์

**บริษัท แอร์บัส (Airbus S.A.S.)** ได้เปิดเผยว่า จนถึงเดือนเมษายน 2551 บริษัทฯ มียอดสั่งซื้อเครื่องบินจำนวน 8,835 ลำ ทั้งจากลูกค้าสายการบินเพื่อการพาณิชย์ สายการบินเพื่อการขนส่งสินค้าทางอากาศ หรือลูกค้าองค์กร จากลูกค้า 296 รายทั่วโลก ภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกถือเป็นตลาดหลักของแอร์บัส ซึ่งมีส่วนแบ่งทางการตลาด คิดเป็นร้อยละ 21 ซึ่งประเทศจีนเป็นประเทศที่มียอดการสั่งซื้อมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 13 ส่วนในอนาคตมีเครื่องบินที่เตรียมส่งมอบในอนาคตสูงถึงร้อยละ 34 จากยอดสั่งซื้อทั้งหมด

สำหรับความต้องการเครื่องบินใหม่ของสายการบินในประเทศไทยนั้น แอร์บัสได้คาดการณ์ว่า ภายในระยะเวลา 20 ปีข้างหน้า จะมีความต้องการประมาณ 200 ลำ โดยแบ่งเป็น เครื่องบินใหม่เพื่อการทดแทนเครื่องบินที่ปลดระวางประมาณ 84 ลำ และการสั่งซื้อใหม่ อีก 114 ลำ รวมเป็นมูลค่ากว่า 4 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ หรือประมาณ 1.2 แสนล้านบาท ซึ่งแอร์บัสคาดการณ์ไว้ว่า บริษัทฯ จะมีส่วนแบ่งประมาณร้อยละ 50 ของความต้องการดังกล่าว โดยสายการบินของไทยมีความต้องการเครื่องบินขนาดใหญ่สุดแบบ 2 ทางเดินมากที่สุด จำนวน 99 ลำ รองลงมา คือ เครื่องบินขนาดใหญ่ จำนวน 53 ลำ และเครื่องบินขนาดกลาง 1 ทางเดิน จำนวน 46 ลำ

นั่นหมายความว่า ความต้องการในบุคลากรด้านการบินของไทยก็ต้องมีมากขึ้น ตามจำนวนเครื่องบินที่เพิ่มขึ้นด้วย ดังนั้น สบพ. ควรต้องศึกษาถึงอัตราการเติบโตนี้ และเตรียมแผนการผลิตและพัฒนาบุคลากรด้านการบิน เพื่อรองรับอุตสาหกรรมการบิน ตามความต้องการดังกล่าว

นอกจากนี้ ในอีกประเด็นที่น่าสนใจ คือ การตั้งฐานการผลิตเครื่องบินในประเทศไทย โดยล่าสุดนั้น กระทรวงอุตสาหกรรม พหุเตรียมเสนอแผนการจูงใจนักลงทุนเข้ามาตั้งฐานการผลิตเครื่องบิน และขึ้นส่วนเครื่องบินในประเทศไทย โดย**บริษัทผู้ผลิตรถยนต์ในประเทศญี่ปุ่น เช่น มิตซูบิชิ โตโยต้า และฮอนด้า** ซึ่งมีความพร้อมทางเทคโนโลยีในการผลิตเครื่องบินขนาดเล็ก 80 ที่นั่ง ได้แสดงความสนใจตั้งฐานการผลิตในอาเซียน โดยมีกำลังการผลิต 5,000 ลำ ภายใน 3 ปี มูลค่า 5 ล้านล้านบาท

ประเทศญี่ปุ่นได้เล็งเห็นว่าในอนาคตเครื่องบินขนาด 80 ที่นั่งจะได้รับความนิยมจากสายการบิน โดยเฉพาะการบินภายในประเทศ เนื่องจากเครื่องบินโดยสารขนาดใหญ่จะเปลืองน้ำมันเชื้อเพลิงมากกว่า และเสี่ยงต่อการขาดทุนกรณีที่ผู้โดยสารไม่เต็มลำ ทั้งนี้ ผู้ผลิตเครื่องบินของญี่ปุ่นเสนอให้ไทยจัดพื้นที่เฉพาะในการตั้งโรงงานการผลิตเครื่องบินขนาดเล็ก เพราะเชื่อว่าหลังจากที่บริษัทญี่ปุ่นมาลงทุนแล้ว นักลงทุนจากยุโรปก็จะมาตั้งฐานการผลิตเช่นกัน หากรัฐบาลไทยมีนโยบายส่งเสริมที่ชัดเจนจะได้เปรียบประเทศในอาเซียนอย่าง เวียดนาม และมาเลเซีย เพราะไทยมีโครงสร้างพื้นฐาน สาธารณูปโภคที่

ดี รวมถึงเป็นศูนย์กลางการผลิตชิ้นส่วนยานยนต์ในภูมิภาคด้วย อย่างไรก็ตาม ประเทศเวียดนาม ก็ได้เสนอแผนมดใจนักลงทุนเพื่อแลกกับการตั้งฐานการผลิตโดยขอซื้อเครื่องบินล่วงหน้า 100 ลำ มูลค่า 1 แสนล้านบาท

นอกจากนี้ บริษัท อีมาอีแอร์โร อีควิปเมนต์ เอ็มเอฟซี จำกัด ประเทศญี่ปุ่น ก็แสดงความสนใจที่จะลงทุนผลิตชิ้นส่วนเครื่องบิน และผลิตเครื่องบินในประเทศไทย เนื่องจากไทยเป็นฐานการผลิตยานยนต์ที่สำคัญของโลก ทำให้ง่ายต่อการต่อยอดผลิตเครื่องบินได้ โดยบริษัทฯ จะลงทุนผลิตชิ้นส่วนเครื่องบินในขั้นต้นไทย 60 ล้านบาท ซึ่งได้รับส่งเสริมการลงทุนจากสำนักงานคณะกรรมการส่งเสริมการลงทุน (บีโอไอ) ไปแล้วและมีความสนใจลงทุนเพิ่มเติม

## ด้านท่าอากาศยาน

Dr.Taieb Cherif เลขาธิการองค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ ได้กล่าวในการประชุมประจำปี ครั้งที่ 14 ของ the International Economic Forum of the Americas- Conference of Montreal เมื่อวันที่ 9-12 มิถุนายน 2551ว่า มีความจำเป็นอย่างยิ่งที่จะต้องสร้างท่าอากาศยานใหม่ๆ และขนาดท่าอากาศยานเดิมที่มีอยู่หรือปรับปรุงให้ทันสมัยขึ้น เพื่อรองรับกับจำนวนผู้โดยสารและสินค้าที่เพิ่มมากขึ้น ประเด็นเรื่องขีดความสามารถของท่าอากาศยานเป็นเรื่องที่เร่งด่วนที่สุด และเป็นปัญหาสำคัญที่สุดที่อุตสาหกรรมการบินในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงเหนือกำลังเผชิญอยู่ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว **ประเทศจีน**นั้นได้ประกาศการลงทุนเป็นเงิน 62 ล้านเหรียญสหรัฐ กับท่าอากาศยานใหม่ 97 แห่ง เพื่อให้แล้วเสร็จภายในปี 2020 และจำนวนท่าอากาศยานที่สามารถรองรับผู้โดยสารได้ปีละ 30 ล้านคนนั้น ก็จะมีจำนวนเพิ่มขึ้นจาก 3 แห่ง เป็น 13 แห่ง เช่นเดียวกับ**ประเทศอินเดีย** ซึ่งก็มีแผนสำหรับการก่อสร้างและขยายท่าอากาศยานที่สำคัญ

**จะเห็นว่า ในด้านท่าอากาศยานนี้ ประเทศจีนและประเทศอินเดีย ก็ยังคงเป็นสองประเทศที่มีแนวโน้มความเติบโตอย่างชัดเจน และก็มีแนวโน้มเป็นไปได้ว่า จะก้าวขึ้นมาเป็นคู่แข่งของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ**

อย่างไรก็ตาม ในส่วนท่าอากาศยานของไทยนั้น นอกจากปัญหาของท่าอากาศยานสุวรรณภูมิแล้ว ล่าสุด ทอท. ยังประสบปัญหาผลกระทบทางเสียงกับชุมชนรอบข้างของท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ จากการปรับปรุงท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตามแผนพัฒนาท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ ซึ่งประกอบด้วย การก่อสร้างอาคารผู้โดยสารระหว่างประเทศ ปรับปรุงอาคารผู้โดยสารภายในประเทศ ก่อสร้างทางวิ่งทางขับ ปรับปรุงขยายทางขับ และ ลานจอดรถอากาศยาน ก่อสร้างระบบเติมน้ำมันอากาศยานทางท่อ โดยประเด็นปัญหาอยู่ที่การขยายทางวิ่งไปทางทิศเหนืออีก 300 เมตร เพื่อให้มีความยาวในทางวิ่ง 3,400 เมตร

ปัญหาผลกระทบทางเสียงจากเครื่องบินที่ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ซึ่งยืดเยื้อมากกว่า 1 ปีแล้วนั้น ได้รับการร้องเรียนจากประชาชนที่อยู่อาศัยทางตอนเหนือของท่าอากาศยาน และมีการตั้งคณะกรรมการกำกับและดูแลการ ติดตามผลการตรวจสอบการปฏิบัติตามมาตรการด้านสิ่งแวดล้อม โดยมีหน่วยงานจากสถาบันการศึกษา ท่าอากาศยานเชียงใหม่ ตัวแทนเทศบาล ต.สุเทพ ตัวแทน อบต. แม่เหียะ ผู้แทนสำนักงานนโยบาย ทฤษฎีการธรรมชาติและสิ่งแวดล้อม และประชาชนที่ได้รับผลกระทบเดือดร้อนเข้าร่วม แต่ไม่สามารถหาข้อยุติได้ โดยทางตัวแทนประชาชนเรียกร้องให้ ทอท. จ่ายค่าชดเชย หรือบรรเทาความเดือดร้อนให้ แต่ ทอท.ยืนยันว่าเหตุที่เกิดขึ้นไม่ได้เกิดจากผลกระทบจากเสียงและแรงสั่นสะเทือน

**อย่างไรก็ตาม ในการก่อสร้างและปรับปรุงโครงการท่าอากาศยาน โดยเฉพาะการขยายท่าอากาศยานสุวรรณภูมิในเฟส 2 นี้ จำเป็นอย่างยิ่งที่ ทอท. จะต้องทำการศึกษาให้ละเอียดรอบคอบ โดยเฉพาะในเรื่องผลกระทบต่อสิ่งแวดล้อม เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดปัญหาในลักษณะเช่นนี้**

สำหรับความเคลื่อนไหวของท่าอากาศยานในต่างประเทศ ในช่วงเดือนมิถุนายน 2551 มีดังนี้

ทางการนครดูไบของสหรัฐอาหรับเอมิเรตส์ มีแผนก่อสร้างสนามบินใหญ่ที่สุดในโลก ซึ่งมีขนาดเท่ากับสนามฟุตบอล 19,200 สนาม โดยจะมีชื่อว่า ดูไบ เวิลด์ เซ็นทรัล จะสร้างขึ้นที่เมืองเจเบล อาลี มีเป้าหมายรองรับนักท่องเที่ยวปีละ 120 ล้านคน นับเป็นสนามบินแห่งอนาคตที่มีระเบียบพิธีการและขั้นตอนการตรวจสอบน้อยลง เพื่ออำนวยความสะดวกแก่ผู้โดยสาร

สนามบินแห่งใหม่จะให้บริการปลอดภัยและรวดเร็วกว่าเดิม เพื่อให้ผู้โดยสารสามารถขึ้นเครื่องได้ภายในเวลา 15 นาที โดยสนามบินมีกำหนดเปิดทำการในปี 2552

ส่วนวิทยาการล่าสุดที่ องค์การบริหารงานด้านความปลอดภัยในระบบคมนาคมขนส่งแห่งสหรัฐฯ (ทีเอสเอ) ได้นำมาใช้เป็นมาตรการในการรักษาความปลอดภัยด้านการบิน ได้แก่ **การติดตั้งเครื่องสแกนที่สามารถมองเห็นทะลุผ่านเสื้อผ้าเครื่องแต่งกายของผู้โดยสาร** ซึ่งกำลังได้รับการติดตั้งในสนามบินต่าง ๆ จำนวน 10 แห่งของอเมริกา โดยแห่งแรกที่สนามบินนานาชาติฟิnikซ์ สกาย ฮาร์เบอร์ มลรัฐแอริโซนา

ผู้โดยสารที่ใช้บริการท่าอากาศยานต่างๆ ของสหรัฐฯ เช่น ท่าอากาศยานกรุงวอชิงตัน ท่าอากาศยานเคนเนดี ท่าอากาศยานนครลอสแอนเจลิส ตลอดจนศูนย์การบินสำคัญแห่งอื่นๆ ในสหรัฐฯ จะถูกสุ่มเรียกเข้ามาตรวจด้วยเครื่องสแกนภายในห้องกระจก ซึ่งจะกั้นล้อมรอบตัวผู้โดยสารและจะปล่อย **"รังสีมิลลิเมตร"** ที่จะส่องผ่านเสื้อผ้า เพื่อตรวจพิสูจน์โลหะ, พลาสติก, เซรามิก, วัสดุเคมี ตลอดจนวัตถุระเบิด โดยเครื่องสแกนจะทำหน้าที่แสดงส่วนต่าง ๆ ของร่างกายที่อยู่ข้างในเสื้อผ้าของผู้รับการตรวจออกมาเป็นภาพ 3 มิติ แล้วส่งผลไปยังห้องตรวจผล การตรวจจับด้วยเครื่องสแกนนี้ จะใช้เวลาเพียงไม่กี่วินาที และจะนำมาทดแทนระบบการตรวจค้นภายนอกอย่างที่ใช้กันตามสนามบินต่าง ๆ ทั่วทั้งสหรัฐฯ โดยคาดว่าจะสามารถติดตั้งอุปกรณ์ตรวจค้นดังกล่าวจำนวน 30 เครื่องทั่วประเทศภายในปลายปีนี้ นอกจากนี้ ในทวีปยุโรป สนามบินซีโพลแห่งกรุงอัมสเตอร์ดัมของเนเธอร์แลนด์ ก็นำเครื่องสแกนดังกล่าวมาใช้รักษาความปลอดภัยแล้ว

## เรื่องอื่นๆ

สืบเนื่องมาจากเรื่องผลกระทบของอุตสาหกรรมการบินกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งอุตสาหกรรมการบินเคยถูกกล่าวหาว่าเป็นผู้ทำลายสิ่งแวดล้อม ด้วยการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกสู่ชั้นบรรยากาศ ซึ่งทำให้เกิดการปล่อยก๊าซกรีนเฮาส์ ดังนั้น **องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ (ICAO)** จึงได้คิดค้นวิธีการที่เรียกว่า **"ICAO Carbon Emissions Calculator"** ซึ่งเป็นวิธีการสากล ที่เป็นกลาง และโปร่งใส รวมทั้งได้รับการรับรองจากทั่วโลก ในการประมาณค่าของคาร์บอนไดออกไซด์จากเครื่องยนต์ของเครื่องบินที่ปล่อยออกมาในแต่ละเที่ยวบิน ด้วย **"ICAO Carbon Emissions Calculator"** นี้ ผู้โดยสารเครื่องบินในแต่ละเที่ยวบินจะสามารถทราบได้ว่า ในเที่ยวบินนั้นๆ ปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาจำนวนเท่าใด โดยสามารถเข้าไปใช้งานได้ที่ [www.icao.int](http://www.icao.int) ทั้งนี้ เพื่อให้ผู้โดยสารเลือกที่จะเดินทางในเที่ยวบินที่มีความสมดุลในผลกระทบจากการเดินทางของเขาต่อการเปลี่ยนแปลงสภาพอากาศ อันเนื่องมาจากปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ ที่เขาต้องรับผิดชอบ นอกจากนี้ ยังเป็นวิธีการที่ IATA แนะนำให้สายการบินสมาชิกใช้ สำหรับการสร้างสมดุลของก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ เพื่อให้พัฒนาวิธีการที่เชื่อถือได้ ในการประมาณค่าก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ปล่อยออกมาในแต่ละเที่ยวบิน

ตัวอย่างเช่น ถ้าเราต้องการทราบปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกมาจากเที่ยวบิน กรุงเทพฯ – ปักกิ่ง เราสามารถใช้ **"ICAO Carbon Emissions Calculator"** ได้ โดยเราจะได้ทราบประมาณการปริมาณก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ที่ถูกปล่อยออกมาจากเที่ยวบิน กรุงเทพฯ – ปักกิ่ง (ระยะทาง 3,315 กิโลเมตร) ในการโดยสารเครื่องบินชั้นประหยัดของผู้โดยสาร 1 คน ว่ามีการปล่อยก๊าซคาร์บอนไดออกไซด์ออกมาโดยเฉลี่ย 290.64 กิโลกรัมต่อคน รวมทั้งยังให้ข้อมูลเพิ่มเติม ดังนี้

- เครื่องบินที่ใช้ทำการบินในเส้นทางนี้ ได้แก่ 330, 744, 747, 767, 777, 734, 757
- ในแต่ละเที่ยวบินมีการบริโภคน้ำมันโดยเฉลี่ย 26,210 กิโลกรัม
- จำนวนที่นั่งโดยเฉลี่ยในแต่ละเที่ยวบิน เท่ากับ 337 ที่นั่ง

ในช่วงเดือนมิถุนายน 2551 นี้ แม้ว่าสถานการณ์ราคาน้ำมันที่เพิ่มสูงขึ้น จะเป็นปัจจัยที่ส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมการบินทั่วโลก โดยเฉพาะธุรกิจสายการบิน ซึ่งทำให้ต้นทุนการดำเนินงานเพิ่มสูงขึ้น ในขณะที่ปริมาณความต้องการในการโดยสารเครื่องบินกลับเริ่มลดน้อยลงตามค่าใช้จ่ายในการเดินทางทางอากาศที่สูงขึ้น

แต่ในอนาคตนั้น ก็ยังมีแนวโน้มการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินเกิดขึ้น ดังเช่นในคำปาฐกถาของ Dr.Taieb Cherif เลขาธิการ ICAO ในการประชุมประจำปี ครั้งที่ 14 ของ the International Economic Forum of the Americas-Conference of Montreal ซึ่งได้กล่าวไว้ว่า สิ่งที่ทำลายประการหนึ่งของอุตสาหกรรมการบิน คือ ปริมาณเครื่องบินพาณิชย์ที่ออกสู่ตลาดบริการนั้น จะมีจำนวนมากถึง 17,000 ลำ ในทศวรรษหน้า ซึ่งทำให้ความต้องการการฝึกอบรมนักบิน จำนวน 210,000 คน และช่างอากาศยานอีกจำนวนถึง 430,000 คน รวมไปถึง พนักงานควบคุมการจราจรทางอากาศ และผู้บริหารในหน่วยงานต่างๆ นอกจากนี้ ตลาดอินเดีย และ จีน ก็ยังคงเป็นตลาดที่น่าสนใจเช่นเดิม เนื่องจากมีอัตราการเติบโตและการขยายตัวของอุตสาหกรรมการบินอย่างต่อเนื่อง

แม้ว่า สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในปัจจุบัน จะยังไม่ส่งผลกระทบรุนแรงโดยตรงกับ สบพ. แต่ก็ควรที่จะติดตามสถานการณ์อย่างใกล้ชิด เนื่องจาก สถานการณ์ดังกล่าว อาจทำให้อุตสาหกรรมการบินของไทยต้องมีการเปลี่ยนแปลงในบางประเด็น ซึ่ง สบพ. ในฐานะที่เป็นส่วนหนึ่งของ สบพ. ก็จะต้องเตรียมรับมือกับความเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นให้ได้ทันเวลาที่

\*\*\*\*\*

## แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

### แหล่งข้อมูล

เว็บไซต์องค์การการบินพลเรือนระหว่างประเทศ

ผู้จัดการรายวัน

เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ

ฐานเศรษฐกิจ

เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ

บางกอกทูเดย์

เว็บไซต์คมชัดลึก

กรุงเทพธุรกิจ ออนไลน์

เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ Biz Week

ทรานสปอร์ต เจอร์นัล

โลกวันนี้

เว็บไซต์สมาคมการขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ

เว็บไซต์มติชน

เว็บไซต์โพสต์ทูเดย์

เว็บไซต์แนวหน้า

ไทยโพสต์

บ้านเมือง

โพสต์ทูเดย์

สยามธุรกิจ

ผู้จัดการออนไลน์