

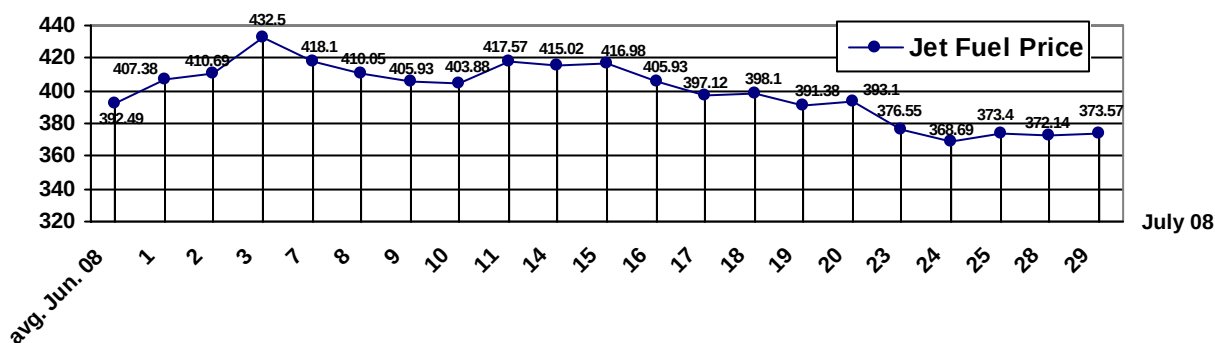
สำหรับในเดือนกรกฎาคม 2551 นี้ สถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงก็ยังคงเป็นเรื่องที่อุตสาหกรรมการบินทุกภาคส่วนต้องจับตามองอย่างใกล้ชิด โดยราคาน้ำมันเชื้อเพลิงอากาศยาน ณ วันที่ 25 กรกฎาคม ตามข้อมูลของ สมาคมขนส่งทางอากาศระหว่างประเทศ (IATA) เป็นดังนี้

This week's assessment across the regions:

25 Jul 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%	376.6	158.2	1246.5	432.4	-4.7%	-4.1%	75.5%
Asia & Oceania	22%	374.4	157.2	1242.1	449.3	-6.2%	-5.2%	76.1%
Europe & CIS	28%	385.2	161.8	1274.8	435.8	-4.5%	-2.1%	76.6%
Middle East & Africa	7%	371.5	156.0	1231.1	466.0	-5.5%	-3.2%	77.3%
North America	39%	366.3	153.8	1213.8	409.0	-4.0%	-4.7%	71.0%
Latin & Central America	4%	435.0	182.7	1406.7	506.1	-3.8%	-8.6%	102.7%

Source : IATA

จากข้อมูลข้างต้นจะเห็นว่า จากการวิเคราะห์ครั้งล่าสุด ณ วันที่ 25 กรกฎาคม 2551 นั้น ราคาน้ำมันอากาศยานอยู่ที่ 158.2 เหรียญสหรัฐต่อบาร์เรล ซึ่งลดลงเมื่อเปรียบเทียบกับราคาน้ำมันอากาศยานเมื่อเดือนมิถุนายน จะพบว่า มีราคาลดลงถึง ร้อยละ 4.1 โดยราคาน้ำมันอากาศยานเริ่มมีการปรับตัวลดลงตั้งแต่ช่วงกลางเดือนกรกฎาคม เป็นต้นมา ดังปรากฏในแผนภูมิด้านล่าง



แม้ว่าราคาน้ำมันในช่วงเดือนกรกฎาคมนี้ จะมีการปรับตัวลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่ก็ไมอาจเป็นการยืนยันได้ว่า สถานการณ์ราคาน้ำมันจะยังคงปรับลดลงต่อเนื่องต่อไป และไมอาจเพียงพอที่จะทำให้สถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในปี 2551 นี้ จะปรับตัวไปในทิศทางบวก

อย่างไรก็ตาม ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นนี้ ได้ก่อให้เกิดวิกฤติในธุรกิจการบินอีกครั้งหนึ่ง ซึ่ง IATA ก็เห็นว่า สถานการณ์ของธุรกิจการบินกำลังเผชิญกับภาวะวิกฤติ โดยปัญหาราคาน้ำมัน ได้ส่งผลทำให้ต้นทุนสูงขึ้นและอัตราการบรรทุกเฉลี่ยของผู้โดยสารลดลง ซึ่งสถานการณ์ในขณะนี้ มีความรุนแรงจนเกินกว่าที่สายการบินจะสามารถลดต้นทุนดำเนินธุรกิจได้ด้วยตัวเอง แต่หน่วยงานที่เกี่ยวข้องจะมีส่วนเข้ามาช่วยเหลือ ดังนั้น IATA จึงได้ร้องขอให้สนามบินต่างๆ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้องด้านการบินทั่วโลก เช่น ผู้ควบคุมการจราจรทางอากาศ หน่วยงานด้านกำกับดูแลด้านการบินของประเทศต่างๆ พิจารณาช่วยเหลือ เพื่อลดต้นทุนให้สายการบินสามารถฝ่าวิกฤติในช่วงนี้ โดยมีโครงการรณรงค์ใน 2 โครงการ ได้แก่

1. **โครงการรณรงค์ User Charges/Cost Crisis** เพื่อขอให้ท่าอากาศยานยกเลิกหรือให้ส่วนลดการเรียกเก็บค่าธรรมเนียมต่างๆ เช่น ค่าธรรมเนียมขึ้น-ลงอากาศยาน และค่าธรรมเนียมจอดอากาศยาน เป็นการชั่วคราวในระยะนี้

2. **โครงการรณรงค์ Save One Minute** เพื่อขอให้หน่วยงานด้านการควบคุมการจราจรทางอากาศของประเทศต่างๆ พิจารณาสับสนุนโครงการรณรงค์ดังกล่าว ซึ่งจะผลักดันให้หน่วยงานนั้น ๆ ยอมรับการปรับวิธีการขึ้น-ลงโดยใช้เทคนิคการบิน Fuel Savings on Arrivals คือ ให้ลดระดับเพดานแล้วค่อย ๆ ทอยบินลงอย่างต่อเนื่อง (บินลงในลักษณะเส้นโค้งแนวตั้งลงสู่สนามบิน) แทนปัจจุบันที่บินลงแบบลดเพดานเป็นขั้นบันได ซึ่งต้องเร่งเครื่องเป็นระยะ ๆ ส่วนการบินขึ้นนั้น ขอให้ยกเลิกการบินขึ้นในระดับ Slow climb อยู่ที่ความเร็ว 250 นอต ช่วงก่อนถึงระยะบิน 10,000 ฟุต เพื่อให้สามารถนำเครื่องบินขึ้นได้ทันทีสู่ระดับ Fast climb ซึ่งไม่กำหนดความเร็ว โดยการปรับวิธีการขึ้น-ลงในลักษณะนี้ จะทำให้ลดเวลาการบินลงได้ 1-3 นาที ช่วยประหยัดน้ำมันได้กว่าร้อยละ 10 และลดมลพิษทางเสียงได้กว่าร้อยละ 40

สำหรับการรณรงค์ในโครงการที่ 1 นั้น ขณะนี้เริ่มมีบางท่าอากาศยานพิจารณาให้การสนับสนุนบ้างแล้ว เช่น ท่าอากาศยานของเกาหลี ลดค่าธรรมเนียมขึ้น-ลงอากาศยาน ลงร้อยละ 10 สำหรับเที่ยวบินในประเทศ ท่าอากาศยานในยุโรปและแคนาดา เช่น ที่โตรอนโต ลดค่าธรรมเนียมลงร้อยละ 4 สำหรับเครื่องบินขนส่งสินค้าทางอากาศ ส่วนท่าอากาศยานซาบิง ลิงคโปรกก็จะให้สนับสนุนช่วงปลายปีนี้

สำหรับท่าอากาศยานของไทยนั้น ในขณะนี้ กำลังอยู่ในระหว่างพิจารณาของ ทอท. แต่ในส่วนสนามบินที่อยู่ในความรับผิดชอบของ ขอ. นั้น ล่าสุด ขอ. ได้มีประกาศลดค่าธรรมเนียมในการขึ้นลงของอากาศยานและค่าธรรมเนียมที่เก็บอากาศ ร้อยละ 50 เพื่อบรรเทาผลกระทบจากสภาวะราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้น

ทั้งนี้ IATA ต้องการเรียกร้องให้แต่ละประเทศช่วยเหลือธุรกิจสายการบิน เพราะหากสายการบินล้มไป ก็จะส่งผลต่อเศรษฐกิจทั้งระบบ โดยเฉพาะการท่องเที่ยว ซึ่งอุตสาหกรรมการบินมีมูลค่าโดยรวมสูงถึง 3,500 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ และมีพนักงานกว่า 32 ล้านตำแหน่ง ซึ่ง IATA ได้ระบุว่า **ในช่วง 6 เดือนของปีนี้ IATA ได้ระงับสายการบินจำนวนถึง 25 แห่ง ออกจากระบบชำระบัญชี** เนื่องจากสายการบินเหล่านี้ล้มละลายหรือไม่ก็หยุดการให้บริการ อันมีสาเหตุมาจากปัญหาราคาน้ำมันเชื้อเพลิงสูงขึ้นและภาวะเศรษฐกิจ ซึ่งนับเป็นอัตราที่ถูกระงับออกจากระบบการชำระบัญชีมากที่สุดในประวัติศาสตร์ของ IATA โดยใน 25 สายการบินดังกล่าว มีทั้งสายการบินขนาดใหญ่และเล็กจากทุกภูมิภาคของโลก เช่น แคมเอรูนแอร์ไลน์, ฟรอนเทียร์ แอร์ไลน์ ของสหรัฐอเมริกา, ซิลเวอร์เจ็ต แอร์ไลน์ ของอังกฤษ **ซึ่งอัตราการล้มละลายหรือหยุดบินดังกล่าว นับว่ามากกว่าช่วงหลังเหตุการณ์ 9/11 ที่มีการวิบัติกรรมสหรัฐอเมริกา โดยในครั้งนั้น มีเพียง 8 สายการบินที่เลิกกิจการ** อาทิ สวิสแอร์ ซาบินา ของเบลเยียม และแอนเชิร์ท ของออสเตรเลีย

สมาคมผู้ประกอบการการบินในเอเชียแปซิฟิก (AAPA) ได้ออกแถลงการณ์ระบุว่า การเดินทางทางอากาศในภูมิภาคเอเชียแปซิฟิกในช่วงครึ่งแรกของปีนี้ เพิ่มขึ้นร้อยละ 3.1 โดยสายการบิน 17 แห่ง ที่เป็นสมาชิกของสมาคม มีจำนวนผู้โดยสารใช้บริการ 72.2 ล้านคน ในช่วงเดือนมกราคมและมิถุนายน จากจำนวน 70 ล้านคนในช่วงเดียวกันของปีที่แล้ว โดยมีอัตราการเติบโตในช่วงเวลาดังกล่าวที่ร้อยละ 4 ส่วนธุรกิจขนส่งสินค้าทางอากาศเติบโตอย่างมาก อย่างไรก็ตาม เริ่มมีสัญญาณการชะลอตัวของภาวะเศรษฐกิจ ที่จะส่งผลกระทบต่ออุตสาหกรรมโดยรวม ซึ่งได้แก่ ราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ที่ส่งผลให้ต้นทุนการเดินทางแพงขึ้น ทำให้สายการบินหลายแห่งตัดสินใจลดเที่ยวบิน ทบทวนจำนวนพนักงานในสังกัดใหม่ ให้สอดคล้องกับการเติบโตของธุรกิจการบินที่เติบโตลดลง

AAPA เป็นตัวแทนประมาณ 1 ใน 5 ของปริมาณผู้โดยสารที่เดินทางทางอากาศทั่วโลกและ 1 ใน 3 ของปริมาณสินค้าที่ขนส่งทางอากาศทั่วโลก ทั้งยังเป็นตัวแทนสายการบินหลายแห่งในภูมิภาค รวมถึง แอร์ นิวซีแลนด์ คาเธ่ย์ แปซิฟิก แอร์เวย์ส ไชน่า แอร์ไลน์ การ์ดา อินโดนีเซีย เจแปน แอร์ไลน์ส โคเรียน แอร์ มาเลเซีย แอร์ไลน์ส ฟิลิปปินส์ แอร์ไลน์ส แคว้นตัส แอร์เวย์ส ลิงคโปร แอร์ไลน์ส และไทย แอร์เวย์ส อินเตอร์เนชั่นแนล โดยมีฐานดำเนินงานในกรุงกัวลาลัมเปอร์

จะเห็นว่าอุตสาหกรรมการบินของโลกในตอนนี้ กำลังอยู่ในภาวะวิกฤต อันเนื่องมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่สูงขึ้น ธุรกิจแรกที่ได้รับผลกระทบโดยตรง ก็คือ ธุรกิจสายการบินทั่วโลก ซึ่งจะเห็นว่า ในขณะนี้ อยู่ในขั้นวิกฤตเกินกว่าที่สายการบินจะสามารถแก้ไขเพียงลำพัง หากแต่ทุกๆ หน่วยงานต้องร่วมกันให้ความช่วยเหลือ โดยล่าสุดก็จะเห็นว่า IATA เริ่มเข้ามีบทบาทแล้ว ทั้งนี้ หากปล่อยให้ธุรกิจสายการบินเผชิญวิกฤตตามลำพัง ผลกระทบดังกล่าวก็จะส่งผลกระทบต่อเบื้องไปยังธุรกิจอื่นๆ ในอุตสาหกรรมการบิน อย่างเป็นลูกโซ่ ไม่ว่าจะเป็นธุรกิจท่าอากาศยาน การขนส่งสินค้าทางอากาศ การผลิตเครื่องบินพาณิชย์ รวมทั้งอาจส่งผลกระทบมาสู่เรื่องการผลิตบุคลากรด้านการบินต่อไปได้

สำหรับอุตสาหกรรมการบินของไทยนั้น ก็ได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง จนทำให้อยู่ในสภาพชะลอตัวเช่นกัน โดยเฉพาะธุรกิจสายการบินของไทย ถึงแม้ว่าจะยังไม่เกิดวิกฤตการณ์ขึ้นรุนแรงอย่างเช่นในสหรัฐอเมริกา แต่ทุกสายการบินล้วนอยู่ในสภาวะ “ทรงตัว” หรือ “ทรุดตัว” ที่ต้องปรับกลยุทธ์เพื่อความอยู่รอดของธุรกิจ และมีความเป็นไปได้ว่าผลกระทบจากสถานการณ์นี้ กำลังจะค่อยๆ เกิดขึ้นต่อเนื่องไปยังส่วนอื่นๆ ของอุตสาหกรรมการบินของไทยต่อไป รวมทั้งอุตสาหกรรมต่อเนื่อง อย่างเช่นอุตสาหกรรมการท่องเที่ยว ซึ่งรายละเอียดจะได้กล่าวในลำดับต่อไป

ด้านธุรกิจสายการบิน

ภาพรวมของธุรกิจสายการบินของไทยในขณะนี้ ตกอยู่ในสภาวะการชะลอตัวอย่างเห็นได้ชัด ล่าสุด ข้อมูลจาก ขอ. ระบุว่า ขณะนี้ สายการบินในประเทศได้ทยอยแจ้งมายัง ขอ. เพื่อขอยกเลิกการให้บริการเที่ยวบินในประเทศชั่วคราว ประมาณร้อยละ 10 ของเที่ยวบินในประเทศทั้งหมดในเดือน มิ.ย.51 ซึ่งนับว่าเป็นสถิติที่สูงมาก เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2550 ที่มีการขอยกเลิกการให้บริการเที่ยวบินชั่วคราวเพียง ร้อยละ 5-6 เท่านั้น ทั้งนี้ เป็นผลมาจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่ปรับตัวเพิ่มสูงขึ้นต่อเนื่อง และเป็นช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยวด้วย

นอกจากนี้ ในปัจจุบัน จะพบว่า แนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจการบินของไทยก็ยังคงอยู่ในช่วงชะงักงัน โดยล่าสุดนั้น สายการบินพาณิชย์ที่ได้รับใบอนุญาตเดินอากาศจาก ขอ. ในการจัดตั้งสายการบินพาณิชย์ไปแล้ว ทั้ง 46 สายการบิน ขณะนี้เกือบทุกสายการบินยังไม่สามารถเปิดดำเนินการได้ เนื่องจากถูกแรงกดดันจากต้นทุนการขนส่งทางอากาศ ทั้งราคาน้ำมันและอื่นๆ เพิ่มขึ้นกว่าร้อยละ 40

ในช่วง 6 เดือนแรกของปีนี้ มีสายการบินใหม่ของไทยจำนวนมากที่เตรียมเปิดบริการบินพาณิชย์ เช่น **กระบี่แอร์ไลน์ส เชียงใหม่แอร์เวย์ส แอร์ฟินิกส์** แต่ล่าสุด ก็ต้องเลื่อนกำหนดการเปิดให้บริการออกไปอย่างไม่มีกำหนด ที่แน่นอน ยกเว้น สายการบินใหม่อีกแห่ง คือ **พลاتินั่ม แอร์เวย์ส** ซึ่งขอใบอนุญาตแบบประจำมีกำหนดภายในประเทศและแบบไม่ประจำเป็นครั้งคราวระหว่างประเทศ ซึ่งในช่วงเดือนมิถุนายนที่ผ่านมา พลاتินั่ม แอร์เวย์ส ได้ลงทุนส่งพนักงานเข้ารับการอบรมแล้ว

นอกจากนี้ สายการบินของไทยอีกสายการบินหนึ่ง ยังมีเหตุให้ต้องหยุดทำการบินชั่วคราว ซึ่งข่าวนี้น่าจะจับตามองที่สุดในเดือนกรกฎาคม นั่นก็คือ **การถูกพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของสายการบินวันทูโก**

ตามที่ ขอ. ได้ตรวจสอบการปฏิบัติการบินและการบำรุงรักษาอากาศยานของบริษัท โอเรียนท์ไทย จำกัด และบริษัท วัน ทู โก แอร์ไลน์ จำกัด ซึ่ง ขอ. ได้พบข้อบกพร่องสำคัญ และได้พิจารณาพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของ บริษัท โดย ขอ. ชี้แจงข้อเท็จจริงในกรณีดังกล่าว สรุปได้ดังนี้

ในส่วนของบริษัท วัน ทู โกฯ

1. ไม่มีระบบควบคุมคุณภาพ (Quality Assurance) สำหรับตรวจสอบตนเองและบริษัทผู้ให้เช่าเครื่องบิน โดยปล่อยปละละเลยให้ผู้ให้เช่าเครื่องบินกระทำการฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามคู่มือที่ได้รับความเห็นชอบจากพนักงานเจ้าหน้าที่ตลอดจนกฎหมายการเดินอากาศ รวมทั้ง หลักเกณฑ์และวิธีการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยที่ ขอ. กำหนด อันก่อให้เกิดอันตรายแก่การเดินอากาศ โดยเฉพาะในเรื่องการจัดตารางบินไม่เป็นไปตามหลักเกณฑ์ของ ขอ. และคู่มือ FOM ที่ได้รับการรับรองจาก ขอ.

2. ไม่มีระบบบริหารจัดการที่เหมาะสม และไม่มียกเว้นและบุคลากรที่เป็นของตนเองอย่างแท้จริง โดย
 - 2.1 ให้พนักงานอำนวยความสะดวกของบริษัทฯ ปฏิบัติงานร่วมกับ พนักงานอำนวยความสะดวกของบริษัท โอเรียนท์ ไม่สามารถแบ่งแยกหน้าที่กันได้
 - 2.2 จัดทำหลักสูตรการฝึกอบรมนักบิน แบบ MD 80 Series และใช้ฝึกอบรมนักบินของโอเรียนท์ โดยที่ยังไม่ได้รับการรับรองจาก ขอ.
 - 2.3 ไม่จัดให้พนักงานอำนวยความสะดวกเข้ารับการฝึกอบรมตามที่กำหนดไว้ใน FOM ที่ได้รับการรับรองจาก ขอ.
 - 2.4 ปลอมแปลงลายเซ็นให้มีการกระทำผิดกฎหมาย โดยยื่นผลการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ นักบินในฝูงเครื่องบินแบบ MD80 series อันเป็นเท็จต่อพนักงานเจ้าหน้าที่และเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา

ขอ. จึงได้พิจารณาพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของบริษัทฯ เป็นระยะเวลา 30 วัน โดยให้บริษัทฯ แก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้แล้วเสร็จ หากบริษัทฯ เพิกเฉยหรือดำเนินการไม่สมบูรณ์ ขอ. สามารถขยายระยะเวลาพักใช้หรือถอนใบรับรองได้ และ ขอ. จะอนุญาตให้บริษัทฯ ดำเนินการต่อไปได้ เมื่อตรวจสอบและเห็นว่า บริษัทฯ ได้แก้ไขข้อบกพร่องอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยแล้ว

ในส่วนของบริษัทโอเรียนท์ฯ

1. ไม่มีระบบบันทึกข้อมูลทำการบินและปฏิบัติหน้าที่ของนักบิน ทำให้นักบินปฏิบัติการบินเกินกำหนดและมีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ ซึ่งในเบื้องต้นนั้น ขอ. ได้สั่งการให้บริษัทฯ จัดให้มีระบบดังกล่าวภายในวันที่ 30 กรกฎาคม หลังจากเกิดอุบัติเหตุของเครื่องบินวันทูโก แต่จากการตรวจสอบล่าสุด ก็ยังพบว่า บริษัทฯ ยังมิได้ดำเนินการแก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าว
2. บริษัทฯ ไม่มีระบบควบคุมคุณภาพสำหรับตรวจสอบตนเอง ทำให้เกิดข้อบกพร่องด้านการปฏิบัติการหลายประการ ได้แก่
 - คู่มือด้านการปฏิบัติการบางฉบับยังไม่ได้ได้รับการรับรองจาก ขอ. บางฉบับมีข้อมูลไม่เป็นปัจจุบัน เนื้อหาไม่ครบถ้วนและไม่สอดคล้องกัน
 - การปฏิบัติต่างๆ ไม่เป็นไปตามวิธีการที่กำหนดไว้ในคู่มือที่ได้รับการรับรองจาก ขอ.
 - นักบินไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรมและผ่านตรวจสอบความเชี่ยวชาญ ครบถ้วนตามคู่มือที่ ขอ. ให้การรับรอง
 - พนักงานอำนวยความสะดวกไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน และขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินตามคู่มือ ที่ ขอ. ให้การรับรอง
3. ยื่นผลการตรวจสอบความเชี่ยวชาญ นักบินในฝูงเครื่องบินแบบ MD 80 Series อันเป็นเท็จต่อพนักงานเจ้าหน้าที่และเป็นความผิดตามกฎหมายอาญา

ดังนั้น ขอ. จึงพิจารณาพักใช้ใบรับรองผู้ดำเนินการเดินอากาศของบริษัทฯ ในส่วนของเครื่องบินแบบ MD 80 Series เป็นระยะเวลา 30 วัน โดยให้บริษัทฯ แก้ไขข้อบกพร่องดังกล่าวให้แล้วเสร็จ หากบริษัทฯ เพิกเฉยหรือดำเนินการไม่สมบูรณ์ ขอ. สามารถขยายระยะเวลาพักใช้หรือถอนใบรับรองได้ และ ขอ. จะอนุญาตให้บริษัทฯ ดำเนินการต่อไปได้ เมื่อตรวจสอบและเห็นว่า บริษัทฯ ได้แก้ไขข้อบกพร่องอย่างถูกต้องและสมบูรณ์ตามมาตรฐานความปลอดภัยแล้ว

จะเห็นว่า สิ่งที่ ขอ. ให้ความสำคัญหลังจากสายการบินวันทูโก ปรับปรุงมาตรฐานการบินตามระเบียบแล้ว คือ ส่วนของบุคลากรที่จะเข้ามาบริหารและดูแลการปฏิบัติงานให้เป็นไปตามระเบียบ เพราะปัจจุบันพบว่าบุคลากรที่ทำหน้าที่ดังกล่าว รวมทั้งการบริหารนักบิน ซ่อมบำรุง มีปัญหาขาดแคลน โดยหากจะใช้นักบินบริหารงานก็ต้องปรับลดเวลาการบินของนักบินลง

จากกรณีของโอเรียนท์ไทย และ วันทูโก ข้างต้นนั้น จะพบว่า ประเด็นข้อบกพร่องประการหนึ่งของ โอเรียนท์ไทย และ วันทูโก คือ การฝึกอบรมพนักงานด้านปฏิบัติการบิน ทั้งนักบิน และ พนักงานอำนวยความสะดวก โดยเฉพาะในส่วน of พนักงานอำนวยความสะดวกนั้น วันทูโกมีข้อบกพร่อง คือ “ไม่จัดให้พนักงานอำนวยความสะดวกเข้ารับการฝึกอบรมตามที่กำหนดไว้ใน FOM ที่ได้รับการรับรองจาก ขอ.” ส่วนโอเรียนท์ไทย มีข้อบกพร่อง คือ “พนักงานอำนวยความสะดวกไม่ได้เข้ารับการฝึกอบรมขั้นพื้นฐาน และขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินตามคู่มือที่ ขอ. ให้การรับรอง” ดังนั้น จะเห็นว่า การฝึกอบรมพนักงานอำนวยความสะดวกเป็นเรื่องที่ ขอ. ให้ความสำคัญ ซึ่งสายการบินต่างๆ ก็จะต้องตระหนักในเรื่องนี้ ในฐานะที่ สบพ. มีการฝึกอบรมหลักสูตรพนักงานอำนวยความสะดวก ซึ่งในขณะนี้ ยังคงเป็นเพียงสถาบันเดียวในประเทศที่มีการฝึกอบรม และ ขอ. ให้การรับรอง ดังนั้น จุดนี้จึงเป็นจุดที่ สบพ. สามารถนำพัฒนาเป็นจุดแข็งและจุดขายของ สบพ. ได้ ซึ่ง สบพ. ควรเน้นการฝึกอบรมในเรื่องเกี่ยวกับขั้นตอนการปฏิบัติเมื่อเกิดกรณีฉุกเฉินไว้ด้วย

อย่างไรก็ตาม กรณีของโอเรียนท์ไทย เครื่องบินโบอิง 747 ตรวจสอบแล้ว พบว่าไม่มีการกระทำผิดทั้งในลักษณะของเอกสารและบุคคล จึงให้ทำการบินได้ตามปกติในเส้นทางบินฮ่องกงและกวางโจว แต่สำหรับเครื่องบินเอ็มดี 80 ซีรีส์ที่อยู่ในส่วนดูแลของโอเรียนท์ไทยจะต้องพักการบิน 15 วัน เพื่อแก้ไขข้อบกพร่องและรับตรวจสอบจากขอ. หากพบว่าการแก้ไขข้อบกพร่องแล้วและผ่านการตรวจสอบจึงจะให้บินได้ตามปกติ

สำหรับความคืบหน้าล่าสุดนั้น สายการบินวันทูโก ได้เริ่มทยอยส่งตารางเวลาทำการบินของนักบิน ที่ปรับปรุงตามระเบียบมาตรฐานการบิน มาให้ ขอ. พิจารณาแล้ว ซึ่ง ขอ. จะตรวจสอบความถูกต้องในเบื้องต้นก่อนจะส่งเจ้าหน้าที่ไปตรวจสอบอีกครั้ง ทั้งนี้ ตารางเวลาทำการบินของนักบินต้องกำหนดชัดเจนและนักบินแต่ละคนต้องมีเวลาพักผ่อน ไม่ปฏิบัติหน้าที่ปะปนกันระหว่างสายการบิน วันทูโก และ สายการบินโอเรียนท์ ไทย โดยวันทูโก ต้องส่งรายละเอียดอื่นๆ มาเพิ่มเติม เช่น แผนการฝึกนักบินและแผนซ่อมบำรุงเครื่องบิน

นอกจากนี้ วันทูโกได้กำหนดวันหยุดให้บริการชั่วคราว เป็นเวลา 45 วัน ตั้งแต่วันที่ 22 ก.ค.ถึงวันที่ 15 ก.ย. ซึ่งมากกว่าที่ ขอ. กำหนดพักการบินไว้ 30 วัน ทั้งนี้ เพื่อจัดระบบด้านการเงินและปรับโครงสร้างบริษัท รวมทั้งเพื่อปรับโฉมใหม่ครั้งใหญ่ ซึ่งอาจจะปรับปรุงรูปแบบการให้บริการ เพื่อให้มีความแตกต่างจากสายการบินต้นทุนต่ำอื่นๆ เพื่อยกระดับสายการบินวัน-ทู-โก ให้ดีกว่าสายการบินต้นทุนต่ำ รวมทั้งจะใช้เงินลงทุน ประมาณ 2,000 ล้านบาท ในการเปลี่ยนฝูงบินใหม่ จากเอ็มดี 82 และโบอิง 747 มาเป็นแอร์บัส 320 เพื่อเรียกศรัทธาและความเชื่อมั่นของผู้โดยสารกลับคืนมาอีกครั้ง รวมทั้งอาจพิจารณาปรับสภาพของธุรกิจการบินใหม่ โดยยกเลิกการทำธุรกิจสายการบินต้นทุนต่ำ และหันมาให้บริการแบบเต็มราคาเช่นเดียวกับสายการบินไทยก็ได้

ส่วนสถานการณ์ของสายการบินของไทยอื่นๆ ต่างก็อยู่ในสภาวะทรุดตัวเช่นกัน

เริ่มจากสถานการณ์ของ **บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)** ในปัจจุบันนั้น นักวิเคราะห์จากบริษัทหลักทรัพย์หลายแห่ง มีความเห็นตรงกันว่า กำลังประสบกับปัญหาการขาดทุนจากอัตราแลกเปลี่ยน รวมทั้งได้รับผลกระทบอย่างรุนแรงจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงและไม่สามารถปรับขึ้นค่าธรรมเนียมน้ำมันให้ทันกับสถานการณ์ได้ โดยบริษัทหลักทรัพย์ ฟิลลิป (ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) คาดการณ์ว่า ไตรมาส 2/2551 THAI จะขาดทุนสุทธิถึง 9,306.96 ล้านบาท เพราะเชื่อว่าต้นทุนการดำเนินงานโดยรวมจะสูงขึ้นจากช่วงเดียวกันของปีก่อน ร้อยละ 27.74 เนื่องจากราคาน้ำมันที่ปรับตัวสูงขึ้นถึงร้อยละ 63.60 ค่าเสื่อมราคา ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 12.82 จากนโยบายการตัดค่าเสื่อมราคาเครื่องบินจาก 20 ปี เป็น 15 ปี รวมทั้งค่าใช้จ่ายด้านการขายและการบริหาร ที่เพิ่มขึ้นร้อยละ 2.05 ขณะเดียวกัน ค่าใช้จ่ายด้านการตลาด ก็สูงขึ้นด้วย เพราะเป็นช่วงนอกฤดูการท่องเที่ยวจึงต้องใช้งบมากขึ้น เช่นเดียวกับนักวิเคราะห์จากบริษัทหลักทรัพย์ กิมเอ็ง(ประเทศไทย) จำกัด (มหาชน) ซึ่งคาดการณ์ว่า ผลประกอบการไตรมาส 2/2551 ของ THAI จะขาดทุนสุทธิกว่า 9,000 ล้านบาทเช่นกัน ด้วยเหตุผลที่ใกล้เคียงกัน

อย่างไรก็ตาม ล่าสุดนั้น การบินไทยได้เปิดเส้นทางบินตรงจากเมืองโตเกียว ประเทศญี่ปุ่น มายังจังหวัดภูเก็ต ในเส้นทาง โตเกียว-ภูเก็ต-กรุงเทพฯ เพื่อให้ผู้โดยสารจากประเทศญี่ปุ่นเดินทางสะดวกขึ้น รองรับปริมาณผู้โดยสารชาวญี่ปุ่นที่เพิ่มมากขึ้น และเชื่อว่าจะทำให้นักท่องเที่ยวญี่ปุ่นเดินทางเข้ามาท่องเที่ยว ในพื้นที่จังหวัดภูเก็ตเพิ่มขึ้นไม่ต่ำกว่าร้อยละ 10 โดยทำการบินสัปดาห์ละ 2 เที่ยวบิน ด้วยเครื่องบินแบบโบอิง 777-200 จำนวน 309 ที่นั่ง

ส่วน **สายการบินนกแอร์** นั้น มีการปรับลดเงินเดือนพนักงานลงร้อยละ 20 เพื่อเป็นการลดต้นทุนการดำเนินงาน เพื่อให้สามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ โดยไม่ต้องหยุดบิน นกแอร์ได้เตรียมปรับแผนธุรกิจใหม่ ทั้งลดขนาดธุรกิจลง โดยทยอยลดฝูงบินจาก 9 ลำเหลือ 3 ลำ ซึ่งมีผลทำให้ต้องลดพนักงานทั้งนักบิน ลูกเรือ และพนักงานภาคพื้นที่มี 999 คนให้เหลือตามที่ใช้งานจริง รวมทั้งลดเส้นทางบินให้เหลือเพียง 4 จุดเท่านั้น คือ จังหวัดนครศรีธรรมราช ตรัง เชียงใหม่ และอุบลราชธานี

ในขณะที่ ธุรกิจสายการบินของไทยกำลังประสบภาวะวิกฤติ แต่สายการบินที่มีแนวโน้มการขยายตัวของธุรกิจ ก็คือ **เดสติเนชั่น แอร์ ชัตเติล**

เดสตีเนชัน แอร์ ชัตเติล ซึ่งเป็นสายการบินที่ให้บริการเครื่องบินแบบสะเทินน้ำสะเทินบกขนาดเล็กนั้น ได้มีแผนที่จะเปิดเส้นทางบินเข้าสู่จังหวัดระนอง เพื่อขยายเครือข่ายเส้นทางบินเชื่อมแหล่งท่องเที่ยวต่างๆ ในเขตพื้นที่ภาคใต้ โดยมีแผนจะเชื่อมเครือข่ายเส้นทางการบินสู่ 6 จังหวัด และใช้ภูเก็ตเป็นศูนย์กลางการบิน สู่มืองท่องเที่ยวทางทะเลต่างๆในภาคใต้ ได้แก่ กระบี่ ระนอง ตรัง (เกาะมุก) นครศรีธรรมราช และหาดใหญ่ ทั้งนี้ เนื่องจากได้เล็งเห็นถึงศักยภาพด้านการท่องเที่ยวของจังหวัดในเขตพื้นที่ภาคใต้ ซึ่งหลายๆ จังหวัดมีศักยภาพสูงเพิ่มจากที่ทำการบินอยู่แล้ว ในเส้นทางภูเก็ต-เกาะพีพี โดยกลุ่มเป้าหมายหลัก จะเน้นกลุ่มนักท่องเที่ยวในพื้นที และกลุ่มนักท่องเที่ยว

สายการบินเดสตีเนชัน แอร์ ชัตเติล เป็นสายการบินขนาดเล็ก ที่ให้บริการเครื่องบินแบบสะเทินน้ำสะเทินบก เป็นรายแรกของประเทศไทย เริ่มเปิดให้บริการ ณ ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต เมื่อวันที่ 1 กุมภาพันธ์ 2550 โดยมีเครื่องบินให้บริการรวม 2 ลำ ได้แก่ เครื่องบินแบบเซสนา 208 และ 206 ซึ่งเป็นเครื่องบินขนาดผู้โดยสารได้ 10, 20 และ 30 ที่นั่ง ผู้ใช้บริการส่วนใหญ่เป็นนักท่องเที่ยวต่างชาติที่มีกำลังซื้อสูง เส้นทางการบินที่ให้บริการ ได้แก่ ภูเก็ต – เกาะพีพี ภูเก็ต – เกาะมุก เกาะพีพี-เกาะมุก เป็นต้น ผู้บริหารสายการบินเดสตีเนชัน แอร์ ชัตเติล คือ นายนิธิศ เกศางาม ประธานเจ้าหน้าที่บริหาร บริษัท เดสตีเนชัน แอร์ จำกัด และผู้อำนวยการอาวุโสบริษัท เดสตีเนชัน พร็อพเพอร์ตี้ จำกัด

สำหรับธุรกิจสายการบินในภูมิภาคอื่นทั่วโลก ที่ส่วนได้รับผลกระทบจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิงทั้งสิ้นนั้น แต่ที่น่าจับตามองที่สุด ก็คือ **ธุรกิจสายการบินของสหรัฐอเมริกา** ซึ่งได้รับผลกระทบจากภาวะเศรษฐกิจชะลอตัว และค่าเงินดอลลาร์ที่อ่อนลง สถานการณ์เช่นนี้ นักวิเคราะห์มองว่า อุตสาหกรรมการบินสหรัฐอาจจะขาดทุนถึง 10,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ ในปีนี้ ซึ่งใกล้เคียงกับตัวเลขขาดทุนเมื่อปี 2545 บทวิเคราะห์ในเว็บไซด์ cnnmoney.com ได้รายงานถึงสถานะของสายการบินชั้นนำของประเทศ ซึ่งจัดทำโดยฟิทช์ เรตติ้งส์ระบุว่า ต้นทุนเชื้อเพลิงที่ทะยานสูงสุดเป็นประวัติการณ์บวกกับกระแสเงินสดที่มีน้อยนิด **อาจจะทำให้เกิดปรากฏการณ์ล้มละลายและขาดสภาพคล่องครั้งใหญ่กับอุตสาหกรรมการบินสหรัฐ ในปี 2552**

แม้สายการบินใหญ่ๆ หลายแห่ง เช่น ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส เดลต้า แอร์ไลน์ส และนอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ส เพิ่งจะพ้นสภาพการอยู่ภายใต้ความคุ้มครองของศาลล้มละลาย เมื่อเดือนมิ.ย. 2550 แต่สถานการณ์ที่เป็นอยู่อาจจะพิสูจน์ให้เห็นว่า อุตสาหกรรมการบินสหรัฐ กำลังเผชิญวิกฤติครั้งที่รุนแรงที่สุด

อย่างไรก็ตาม มาตรการต่างๆ เช่น การปลดพนักงานหลายพันคน การลดจำนวนเที่ยวบิน การปลดระวางเครื่องบิน การปรับขึ้นค่าธรรมเนียมเชอร์ชาร์จน้ำมัน หรือค่าตัวโดยสารกว่า 20 ครั้งในช่วงที่ผ่านมา ที่ถูกนำมาใช้เพื่อแก้ปัญหา ก็อาจเป็นมาตรการที่ไม่ได้ผลในการกอบกู้อุตสาหกรรมการบินสหรัฐ **และอาจกล่าวได้ว่า ราคาน้ำมันเป็นปัจจัยทำให้รูปแบบการดำเนินธุรกิจการบินเปลี่ยนไปอย่างสิ้นเชิง**

สถานการณ์ในปัจจุบันนี้ ถือเป็นวิกฤติต้นทุนที่มีแนวโน้มถาวร และรุนแรงที่สุด ซึ่งไม่อาจแก้ไขด้วยการลดขนาดธุรกิจและลดศักยภาพในการรองรับผู้โดยสาร โครงสร้างอุตสาหกรรมสายการบินในขณะนี้ไม่สามารถเติบโตต่อไปได้ในภาวะเชื้อเพลิงแบบปัจจุบัน และความพยายามลดต้นทุน ด้วยการลดขีดความสามารถในการรองรับผู้โดยสาร ปรับเพิ่มค่าตัวโดยสาร ตลอดจนค่าธรรมเนียมต่างๆ นั้น อาจจะไม่ช่วยให้อะไรดีขึ้นมากนัก

การล้มละลายของสายการบินต่างๆ ในช่วงที่ผ่านมา ส่วนใหญ่จำกัดวงอยู่เฉพาะสายการบินรายเล็ก ๆ เช่น สายการบินโบลซ่า แอร์ไลน์ส เอทีเอ และ สกายบัส ซึ่งมีเงินทุนไม่มากพอจะนำมาใช้ชดเชยการขาดทุนจากต้นทุนเชื้อเพลิงแพง แต่ ฟิทช์ เรตติ้ง มองว่า นับจากนี้เป็นต้นไป เมื่อคนเสี่ยงเดินทางทางอากาศ เพื่อประหยัดเงินกันมากขึ้น สายการบินใหญ่ๆ ก็จะเริ่มได้รับผลกระทบ เช่น สายการบินยูไนเต็ด เดลต้า ยูเอส แอร์เวย์ส เซาท์เวสต์ และสายการบินเจ็ทบลู ขณะที่ อเมริกัน แอร์ไลน์ส และสายการบินคอนติเนนตัล ยังมีสถานะทรงตัว

การเปลี่ยนแปลงที่เกิดขึ้นกับสายการบินของสหรัฐอเมริกา เพื่อให้สายการบินดำเนินธุรกิจและสามารถยืนหยัดแข่งขันกับสายการบินอื่นๆ ได้ในภาวะราคาน้ำมันสูงขึ้นอย่างต่อเนื่องนั้น ล่าสุด มีการปลดพนักงานไปแล้ว อย่างน้อย 11,850 คน พร้อมลดจำนวนเครื่องบิน 413 ลำแล้ว เพื่อลดรายจ่ายค่าน้ำมันที่สูงขึ้น รวมทั้งปรับค่าธรรมเนียมน้ำมัน และราคาตั๋วเครื่องบินในอัตราที่สูงขึ้น

อเมริกัน แอร์ไลน์ส สายการบินในประเทศรายใหญ่ที่สุดของสหรัฐ ประกาศว่า จะปรับลดเที่ยวบินในสหรัฐฯ ลงร้อยละ 11-12 และปรับลดเที่ยวบินทั้งหมดประมาณ ร้อยละ 8 รวมทั้งปลดพนักงาน 6,840 คน หรือคิดเป็น ร้อยละ 8 จากทั้งหมด 85,500 คน ภายในสิ้นปีนี้ นอกจากนี้ สายการบินได้ปรับขึ้นค่าโดยสาร ค่าธรรมเนียมเช็คอิน และค่าธรรมเนียมตรวจสอบสัมภาระ 15 เหรียญสหรัฐฯ เพื่อรับมือภาวะราคาน้ำมันแพง

ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส สายการบินที่ใหญ่เป็นอันดับสองของสหรัฐฯ เตรียมปลดนักบินจำนวน 950 คน ซึ่งคิดเป็นเกือบ 15% ของจำนวนนักบินที่มีอยู่ 6,518 คน เพิ่มเติมจากแผนปลดพนักงานที่มีเงินเดือนประจำ 1,600 ตำแหน่ง จากจำนวนพนักงานทั้งหมด 55,221 คน และลดจำนวนเครื่องบินที่ให้บริการลงแล้ว ทั้งนี้ ยูไนเต็ด แอร์ไลน์ส ประสบปัญหาขาดทุนถึง 537 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ

นอร์ธเวสต์ แอร์ไลน์ส ตัดสินใจปลดพนักงาน 2,500 คน ตามแผนลดขีดความสามารถของบริษัท เพื่อรับมือกับราคาน้ำมันเชื้อเพลิงที่เพิ่มสูงขึ้นถึง 2 เท่า ในรอบปีที่ผ่านมา พร้อมทั้งเรียกเก็บค่าธรรมเนียมสำหรับกระเป๋าใบแรก เป็นเงิน 15 เหรียญสหรัฐฯ และรับซื้อคืนตั๋วโดยสารสะสมไมล์จำนวน 100 เหรียญสหรัฐฯ ทั้งนี้ สายการบินคาดการณ์ว่า ค่าธรรมเนียมใหม่จะช่วยเพิ่มรายได้เป็นเงิน 250-300 ล้านดอลลาร์สหรัฐฯ ต่อปี

มิดเวสต์ แอร์ไลน์ส ประกาศลดพนักงาน 1,200 คน หรือร้อยละ 40 ของพนักงานทั้งหมด พร้อมทั้งไม่นำเครื่องบินออกให้บริการในเส้นทางบางเส้นทางประมาณ 12 ลำด้วยกัน

แอร์ทราน ประกาศลดค่าจ้างและเงินเดือนพนักงานราวร้อยละ 10 และเตรียมออกมาตรการลดต้นทุนอื่นๆ เพิ่มเติม

นักวิเคราะห์คาดว่า สายการบินต่างๆ จะลดขีดความสามารถประมาณร้อยละ 9 ในปีนี้ ในขณะที่เดียวกัน ยังต้องขึ้นค่าธรรมเนียมและลดพนักงาน เพื่อลดต้นทุนต่อไป และในปีหน้าอาจเห็นวิกฤติขาลงอย่างรุนแรง

ในขณะที่ อุตสาหกรรมการบินของสหรัฐอเมริกาค่อนข้างถดถอย แต่สถานการณ์อุตสาหกรรมการบินของภูมิภาคตะวันออกกลางกลับมีแนวโน้มการขยายตัวอย่างรวดเร็ว โดยจะเห็นได้จาก การขยายฝูงบินของสายการบินต่างๆ ซึ่งในงานมหกรรมแสดงเครื่องบินที่ใหญ่ที่สุดของโลก คือ งาน Farnborough International Airshow ระหว่างวันที่ 14-20 ก.ค.นี้ ที่ประเทศอังกฤษ นั้น สายการบินจากประเทศตะวันออกกลางได้มีคำสั่งซื้อเครื่องบินเป็นจำนวนมาก เช่น

สายการบินกาตาร์แอร์เวย์ส ประกาศสั่งซื้อเครื่องบิน A321s จำนวน 4 ลำ มูลค่า 360 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

ตูนิสแอร์ แห่งตูนิเซีย สั่งซื้อเครื่องบินแอร์บัส เอ320neo 16 ลำ มูลค่ากว่า 2,000 ล้านดอลลาร์สหรัฐ

สายการบินอิธิฮัด สั่งซื้อเครื่องบินโดยสารรวมทั้งสิ้น จำนวน 100 ลำ โดยแบ่งเป็น จากโบอิง โค จำนวน 45 ลำ จากแอร์บัสจำนวน 55 ลำจากแอร์บัส และโบอิง มูลค่าประมาณ 2 หมื่นล้านเหรียญสหรัฐ

นอกจากนี้ ยังมีการเปิดตัวสายการบินต้นทุนต่ำสายใหม่ คือ ฟลายดูไบ (FlyDubai) อีกหนึ่งแห่งด้วย

นอกเหนือจาก สายการบินจากตะวันออกกลาง ซึ่งมีเงินทุนมากและมีเงินสดหมุนเวียนคล่อง ทำให้สามารถรับมือกับต้นทุนราคาน้ำมันในปัจจุบันได้นั้น ยังมีสายการบินบางแห่งที่ยังคงสามารถดำเนินธุรกิจต่อไปได้ เช่น เซาท์เวสต์ แอร์ไลน์ส สายการบินต้นทุนต่ำชั้นนำของสหรัฐฯ สายการบินไรอันแอร์ ของไอร์แลนด์ แอร์ ฟรานซ์-เคแอลเอ็ม ดอยช์ ลูฟท์ฮันซ่า สายการบินสิงคโปร์ แอร์ไลน์ส คาเธ่ย์ แปซิฟิก และ แลน แอร์ไลน์ส สายการบินข้ามชาติของชิลี เป็นต้น รวมทั้งสายการบินของประเทศอินเดีย ซึ่งเป็นประเทศที่มีปริมาณผู้โดยสารที่เติบโตอย่างรวดเร็วที่สุดในโลก อย่างเช่น สายการบิน เจ็ท แอร์เวย์ส ซึ่งได้รับมอบเครื่องบินเอ330-200 ลำที่ 7 จากยอดสั่งซื้อทั้งหมดจำนวน 16 ลำ สำหรับเส้นทางใหม่ในตะวันออกไกล เพื่อให้บริการสู่ฮ่องกง และขยายบริการสู่ยุโรปและตะวันออกกลาง

ด้านการขนส่งสินค้าทางอากาศ

ดังที่กล่าวไว้ในตอนต้นว่า หากส่วนใดของอุตสาหกรรมการบินได้รับผลกระทบ ก็จะส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังส่วนอื่นๆ ของอุตสาหกรรมการบินอย่างเป็นลูกโซ่ ล่าสุดนั้น ผลกระทบที่เกิดขึ้นกับธุรกิจสายการบินของไทยนั้น ได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศยานของไทย

สมาคมผู้รับจัดการขนส่งสินค้าระหว่างประเทศ (TIFFA) เปิดเผยว่า จากการที่สายการบินประสบปัญหาต้นทุนเพิ่มจากการปรับตัวของราคาน้ำมัน ส่งผลให้สายการบินต้องใช้วิธีลดจำนวนเที่ยวบินเพื่อลดต้นทุนการดำเนินงาน โดยปัจจุบันมีการปรับลดเที่ยวบินค่อนข้างมาก ส่งผลให้ธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศเริ่มชะลอตัว และยังกระทบต่อการให้บริการขนส่งสินค้าด้วย เพราะต้องเสียเวลารอเที่ยวบินที่ให้บริการในเส้นทางต่างๆ ซึ่งมีความถี่การให้บริการลดลง ความสะดวกรวดเร็วในการขนส่งสินค้าตัวจึงลดลงจากเดิม

นอกจากนั้น **ผู้ให้บริการยังมีแนวโน้มเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมกรรมการขนส่งสินค้า โดยใช้วิธีขนส่งทางเรือเพิ่มมากขึ้น** เพื่อลดค่าใช้จ่ายและลดต้นทุนของสินค้า อีกทั้งค่าใช้จ่ายในการขนส่งสินค้าทางอากาศยังปรับเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง เพราะสายการบินเรียกเก็บค่าธรรมเนียมน้ำมัน (FUEL SURCHARGE) จากผู้ให้บริการขนส่งสินค้า เช่นเดียวกับที่เรียกเก็บจากผู้โดยสาร นอกจากนี้ ทอท. ได้เริ่มจัดเก็บค่าเช่าพื้นที่คลังสินค้าที่ 4 จากผู้ประกอบการขนส่งสินค้าที่ใช้บริการ จากเดิมที่เปิดให้บริการฟรี โดยจัดเก็บค่าเช่าในอัตรา 0.70 บาท ต่อสินค้า 1 กิโลกรัม ตั้งแต่วันที่ 1 มิ.ย. ที่ผ่านมา

ทาง TIFFA ต้องการให้ ทอท.ช่วยเหลือ ด้วยการลดอัตราค่าธรรมเนียมและค่าบริการต่างๆ เพื่อลดภาระค่าใช้จ่ายของผู้ประกอบการขนส่งสินค้า ซึ่งจะมีผลดีต่อต้นทุนของสินค้าไทย และเมื่อต้นทุนสินค้าลดลง จะช่วยเพิ่มศักยภาพในการแข่งขันของประเทศ และยังช่วยส่งเสริมให้ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเป็นศูนย์กลางการบินในภูมิภาคตามเป้าหมายของรัฐบาล

แม้ว่าปริมาณการขนส่งสินค้าเข้าและออกผ่านท่าอากาศยานที่อยู่ในความรับผิดชอบ ทอท. ทั้ง 6 แห่งในช่วง 8 เดือนของปีงบประมาณ 2551 จะมีปริมาณ 901,153 ตัน หรือเพิ่มขึ้นร้อยละ 9.24 แต่ก็เพิ่มเพราะการเพิ่มในส่วนของสินค้าที่ใช้ประเทศไทยเป็นทางผ่านต่อไปยังประเทศอื่นๆ ไม่ได้เป็นสินค้าที่นำเข้าหรือส่งออกโดยมีไทยเป็นจุดเริ่มต้นหรือจุดปลายทางแต่อย่างใด

ด้านท่าอากาศยาน

ธุรกิจท่าอากาศยานก็เริ่มได้รับผลกระทบจากเรื่องราคาน้ำมันและภาวะวิกฤติที่เกิดขึ้นกับธุรกิจสายการบินของไทยในปัจจุบัน โดยวิกฤติราคาน้ำมันนั้น ส่งผลให้สายการบินจำเป็นต้องมีการลดต้นทุน เพื่อให้เกิดผลกระทบต่อรายจ่ายน้อยที่สุด จึงมีการลดจำนวนเที่ยวบินลง เมื่อเปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันกับปีที่แล้ว

สถิติปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารในช่วงเดือนมิถุนายน ของ **ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ** ยังเติบโตอย่างต่อเนื่อง แม้จะเป็นช่วง Low Season และมีวิกฤติราคาน้ำมันแพง เมื่อเปรียบเทียบกับปริมาณเที่ยวบินและจำนวนผู้โดยสารช่วงเดือนมิถุนายน ปี 2550 เปรียบเทียบกับช่วงเดียวกันของปี 2551 จะพบว่า

ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ	มิ.ย.2550 VS มิ.ย.2551
จำนวนเที่ยวบินระหว่างประเทศ	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.0
จำนวนเที่ยวบินในประเทศ	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 7.7
รวมจำนวนเที่ยวบิน เดือน มิ.ย. ทั้งสิ้น	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 3.54
จำนวนผู้โดยสารระหว่างประเทศ	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 4.61
จำนวนผู้โดยสารภายในประเทศ	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 10.28
รวมจำนวนผู้โดยสาร เดือน มิ.ย. ทั้งสิ้น	เพิ่มขึ้น ร้อยละ 5.45

ส่วนในปี 2552 ทอท. จะส่งท่าอากาศยานสุวรรณภูมิเข้าประกวดท่าอากาศยานโลก โดยจะเร่งแก้ปัญหาจุดอ่อนในการบริการต่าง ๆ ให้เรียบร้อยภายในปี 2551 เช่น ป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน การจัดภูมิทัศน์ให้ผู้โดยสารรู้สึกสบายมากขึ้น

สถานการณ์ราคาน้ำมันปรับตัวสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ประกอบกับเป็นช่วงนอกฤดูกาลท่องเที่ยว ส่งผลให้สายการบินที่มาให้บริการแบบประจำที่ **ท่าอากาศยานดอนเมือง** มีจำนวนลดลง โดยเที่ยวบินภายในประเทศนั้น ในเดือนมิถุนายน 2551 ใช้บริการจำนวนเพียง 3,937 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 17.41 เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปี 2550 ที่มีสายการบินมาให้บริการจำนวนมากถึง 4,767 เที่ยวบิน ส่วนจำนวนผู้โดยสารภายในประเทศที่มาใช้บริการในเดือนมิถุนายน 2551 จำนวนเพียง 395,050 คน ลดลง 7.79% เมื่อเทียบกับช่วงเดียวกันปี 2550 ที่มีผู้โดยสารมาใช้บริการจำนวนมากถึง 428,426 คน

สำหรับ **ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต** ปริมาณเที่ยวบินที่ให้บริการสนามบินภูเก็ต 38 สายการบิน เปรียบเทียบช่วงเดียวกันกับปีที่ผ่านมาตลอดมิถุนายนปีนี้ มี 2,817 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 3.66 แบ่งเป็น เที่ยวบินระหว่างประเทศ 1,158 เที่ยวบิน เพิ่มขึ้นร้อยละ 8.43 เที่ยวบินภายในประเทศ 1,652 เที่ยวบิน ลดลงร้อยละ 10.61 จำนวนผู้โดยสารรวม 341,666 คน เพิ่มขึ้นร้อยละ 9.50 แบ่งเป็น ผู้โดยสารระหว่างประเทศ 147,436 คน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 23.40 ผู้โดยสารภายในประเทศ 226,675 คน เพิ่มขึ้น ร้อยละ 2.00

อย่างไรก็ตาม **สมาคมไทยธุรกิจการท่องเที่ยว (แอตต้า)** กล่าวถึง สถานการณ์การท่องเที่ยวในช่วงฤดูกาลท่องเที่ยว (ไฮซีซั่น) ที่จะถึงนี้ โดยคาดการณ์ว่า การเดินทางในลักษณะการเช่าเหมาลำจากกลุ่มประเทศสแกนดิเนเวีย ซึ่งเป็นกลุ่มเป้าหมายหลัก และเป็นนักท่องเที่ยวที่มีกำลังซื้อสูงและพักนานวันกว่านักท่องเที่ยวกลุ่มอื่น ที่จะบินตรงมาลงที่ท่าอากาศยานสุวรรณภูมิ และสนามบินนานาชาติ จ.ภูเก็ตนั้น จะลดลงอย่างน้อย ร้อยละ 5-6 ทั้งนี้ เนื่องจากปัญหาราคาน้ำมันในตลาดโลกเพิ่มขึ้นต่อเนื่อง ทำให้ทุกสายการบินปรับค่าธรรมเนียมน้ำมัน และตัวโดยสารขึ้นเกือบเท่าตัว นักท่องเที่ยวจึงชะลอวางแผนการเดินทาง ซึ่งสอดคล้องกับที่ **สมาคมไทยบริการท่องเที่ยว (ทีทีเอเอ)** ได้เปิดเผยว่า ขณะนี้ ตลาดญี่ปุ่นล่าสุด ได้ยกเลิกเที่ยวบินเช่าเหมาลำมาไทยแล้ว 1 เที่ยวบิน ซึ่งมีผู้โดยสารเกือบ 300 คน ในเดือนสิงหาคมนี้ เนื่องจากไม่มั่นใจในการเมืองของประเทศไทย ประกอบกับการปรับขึ้นค่าบริการของเที่ยวบินเช่าเหมาลำ

ท่าอากาศยานนานาชาติภูเก็ต เตรียมดำเนินการแผนลงทุน 5,000 ล้านบาท มีโครงการขยายพื้นที่สนามบิน ในระยะ 7 ปี ซึ่งแบ่งเป็น 2 เฟส ได้แก่

เฟสแรก 2552-2555 พื้นที่รับผู้โดยสารจากปัจจุบัน 5.5 ล้านคน เป็น 10 ล้านคน

เฟสสอง 2556-2559 พื้นที่รับผู้โดยสารได้มากที่สุดถึง 15 ล้านคน โดยจะแยกอาคารผู้โดยสาร (terminal) ระหว่างประเทศและในประเทศออกจากกัน เพิ่มพื้นที่เชิงพาณิชย์ รวมทั้งมีหลุมจอดเครื่องบินจำนวนมากขึ้นเพียงพอต่อการขยายเที่ยวบินเพิ่ม

ส่วน **ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่** สถานการณ์ครึ่งปีหลังตั้งแต่มิถุนายนเป็นต้นมา มีผู้ให้บริการท่าอากาศยาน จากเที่ยวบินทั้งในและระหว่างประเทศ 10 สายการบิน ซึ่ง **ปริมาณเที่ยวบินและปริมาณผู้โดยสารลดลงกว่าร้อยละ 10** ต่อเดือน นับได้ว่าเป็นนอกฤดูเดินทางที่แตกต่างจากทุกปี เนื่องจากผู้โดยสารลดลงมากกว่าปกติ ทั้งนี้ จากปัญหาเศรษฐกิจ ปัญหาหมอกควัน ราคาน้ำมันแพง ทำให้มีการชะลอตัวของ จำนวนผู้โดยสาร

อย่างไรก็ตาม ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้เตรียมดำเนินการจ้างสายการบินให้บินมายังเชียงใหม่ เพื่อเพิ่มรายได้ให้เป็นไปตามเป้าหมาย โดยตลอดปีนี้จะต้องมีรายได้มากกว่า 550 ล้านบาท หรือเพิ่มอีกร้อยละ 10 จากปี 2550 ซึ่งมีรายได้ 500 ล้านบาท โดยกลยุทธ์แรกจะสร้างแรงจูงใจด้วยวิธีต่ออายุโปรโมชันการลดค่าธรรมเนียมนำเครื่องบินขึ้น-ลง และหลุมจอดอีก 1 ปี จากเดิมจะสิ้นสุดปี 2551 ขณะนี้ตัดสินใจขยายไปถึงปี 2552 โดยมีเงื่อนไขคือหากเป็นสายการบินเปิดเที่ยวบินใหม่จะได้ลด ร้อยละ 95 ถ้าสายการบินเก่าต้องเพิ่มขึ้นต่ำ 2 เที่ยวบิน/ สัปดาห์ จะลดลงร้อยละ 75 ซึ่งอัตราดังกล่าวมีแนวโน้มจะต่อเนื่องไปจนถึงปี 2554

นอกจากนี้ ทอท. ประกาศขึ้นค่าธรรมเนียมการใช้สนามบินจากผู้โดยสารในประเทศปรับราคาเป็น 100 บาท/เที่ยว จากเดิม 50 บาท/เที่ยว ระหว่างประเทศปรับเป็น 700 บาท/เที่ยว จากเดิม 500 บาท/เที่ยว ตั้งแต่เดือนเมษายน 2551 เป็นต้นมา ดังนั้น จึงคาดว่า ปีนี้จะมีรายได้เพิ่มขึ้นไปด้วย

ท่าอากาศยานเชียงใหม่ อยู่ระหว่างเตรียมหารายได้เพิ่มจากพื้นที่เชิงพาณิชย์ โดยทยอยลงทุนปรับปรุงอาคารและขยายพื้นที่ให้แล้วเสร็จปี 2553 เพื่อให้สามารถรองรับผู้โดยสารได้ 6 ล้านคน/ปี และจะปรับแยกอาคารระหว่างประเทศกับอาคารในประเทศ

สำหรับ ท่าอากาศยานนานาชาติเชียงใหม่ นั้น หลังเกิดวิกฤตราคาน้ำมันอากาศยาน ขณะนี้ ท่าอากาศยานเชียงใหม่ไม่มีสายการบินบริการบินระหว่างประเทศ เหลือแต่เที่ยวบินในประเทศอย่างเดียวและมีจำนวนน้อยมาก เพียง 8 เที่ยวบิน/วัน ท่าอากาศยานเชียงใหม่ได้วางกลยุทธ์รับและรุกช่วงครึ่งปีหลัง ร่วมกับ สมาคมท่องเที่ยวเชียงใหม่ เพื่อดึงนักท่องเที่ยวเข้ามาใช้บริการในตารางบินฤดูหนาวตั้งแต่ตุลาคมนี้นี้เป็นต้นไป ซึ่งเป็นช่วงฤดูการท่องเที่ยว

อย่างไรก็ตาม คาดว่าสถานการณ์การท่องเที่ยวของจังหวัดเชียงใหม่จะดีขึ้น เนื่องจากปัจจัยเหตุ 2 เรื่อง ได้แก่ การที่มีกลุ่มทุนจากประเทศจีน 2 กลุ่ม ได้แก่ กลุ่มที่ 1 จะลงทุนก่อสร้างโครงการเอ็นเตอร์เทนเมนต์ขนาดใหญ่ บนพื้นที่เช่ากว่า 1 พันไร่ บริเวณสามเหลี่ยมทองคำในฝั่ง สปป.ลาว ตรงกันข้ามกับ อ.เชียงแสน และ กลุ่มที่ 2 จะลงทุนกิจการโรงแรมขนาดใหญ่ที่ สปป. ลาว อ.เชียงของ ซึ่งคาดว่าจะ ตั้งแต่ปี 2552 เป็นต้นไป สถานการณ์การบินจะดีขึ้น

อย่างไรก็ตาม ขณะนี้ทางท่าอากาศยาน จ.เชียงใหม่ ได้ทำการปรับปรุงเพื่อรองรับการขยายตัวของธุรกิจ โดยได้เพิ่มหลุมจอดเครื่องบิน จากเดิม 4 หลุมเป็น 6 หลุม ซึ่งจะเปิดให้บริการตั้งแต่เดือนสิงหาคม 2551 เป็นต้นไป

นอกจากนี้ ท่าอากาศยานอีกหนึ่งแห่งที่มีการปรับตัว เพื่อรองรับสถานการณ์ของอุตสาหกรรมการบินในอนาคต ได้แก่ ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นท่าอากาศยานในความรับผิดชอบของ ขอ. พบว่า รายได้ลดลงไปจากปี 2550 กว่าร้อยละ 60 เนื่องจากราคาน้ำมันเชื้อเพลิง ทำให้สายการบินลดจำนวนเที่ยวบิน และผู้โดยสารหันไปใช้บริการของรถโดยสารปรับอากาศแทน

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยบวกที่คาดว่าจะทำให้ธุรกิจการบินขยายตัวขึ้น จะมาจากการลงทุนการย้ายฐานบิน เฮลิคอปเตอร์ของบริษัทเซฟรอน มาใช้ท่าอากาศยานนครศรีธรรมราช ที่จะเข้ามาเช่าพื้นที่รวม 30 ปี ซึ่งอยู่ในระหว่างการดำเนินการกับ ขอ. ซึ่งจะทำให้มีการเดินทางของพนักงานประมาณ 8,200 คน ต่อเดือนและยังมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น การจ้างงาน รวมถึงธุรกิจต่อเนื่องที่เกี่ยวข้องจะขยายตัวมากขึ้น จะส่งผลบวกต่อการบินสู่นครศรีธรรมราชมากขึ้น

เป็นที่น่าสังเกตว่า ท่าอากาศยานส่วนใหญ่ของ ทอท. นั้น ต่างมีแผนที่จะพัฒนาขยายขีดความสามารถในเชิงพาณิชย์และการให้บริการ แม้ว่า ปริมาณผู้โดยสารและเที่ยวบินในปีนี้ โดยภาพรวมแล้ว ส่วนใหญ่จะลดลงก็ตาม

เรื่องอื่นๆ

รัฐสภาสหภาพยุโรป ลงมติเป็นเอกฉันท์ให้สายการบินต่างๆ ลดภาวะเรือนกระจกให้ได้ภายใน พ.ศ.2555 ซึ่งร่างกฎหมายนี้สร้างความไม่พอใจให้กับสายการบิน โดยภายใต้ร่างกฎหมายดังกล่าว สายการบินของ 27 ชาติสหภาพยุโรป รวมทั้งสายการบินต่างชาติที่เข้ามาบินในสหภาพยุโรป ต้องลดการแพร่ก๊าซเรือนกระจก ด้วยการซื้อคาร์บอนเครดิต ทั้งนี้ รัฐสภาสหภาพยุโรป ให้เหตุผลว่า ก๊าซเรือนกระจกที่เพิ่มขึ้นอย่างมากในสหภาพยุโรปนั้น เกิดจากอุตสาหกรรมการบินระหว่างประเทศ

IATA มีความเห็นว่า มติของสหภาพยุโรปนับว่าออกมาในช่วงที่ไม่เหมาะสมเป็นอย่างยิ่ง เพราะขณะนี้ทุกสายการบินกำลังสู้กับราคาน้ำมันที่สูงขึ้นอย่างมากในตลาดโลก และถ้ากฎหมายนี้บังคับใช้ จะสร้างค่าใช้จ่ายให้กับสายการบินถึง 3,500 ล้านยูโร (1.75 แสนล้านบาท) ภายในปีแรกที่กฎหมายบังคับใช้

สำหรับในเดือนกรกฎาคมนี้ แม้ว่าสถานการณ์ราคาน้ำมันเชื้อเพลิงในเดือนกรกฎาคมนี้ จะมีการปรับลดลงอย่างต่อเนื่อง แต่อุตสาหกรรมการบินโลก ก็ยังคงมีแนวโน้มเป็นไปในทิศทางลบ ยกเว้นภูมิภาคตะวันออกกลาง และในประเทศอินเดีย ในสถานการณ์เช่นนี้ ทุกหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับอุตสาหกรรมการบินจะต้องช่วยเหลือซึ่งกันและกัน เพื่อให้สามารถอยู่รอดในภาวะวิกฤติไปได้

ส่วนภาพรวมของอุตสาหกรรมการบินของไทยเริ่มมีปัจจัยแวดล้อมที่ทำให้เห็นได้ชัดเจนว่า อุตสาหกรรมการบินของไทยกำลังอยู่ในสภาวะการชะลอตัว โดยจะเห็นว่า ปัจจัยราคาน้ำมันเชื้อเพลิง รวมทั้งสภาวะเศรษฐกิจในปัจจุบัน เป็นปัจจัยลบที่ส่งผลกระทบโดยตรงต่อธุรกิจสายการบินของไทย ทำให้เกิดการชะลอตัวของธุรกิจ และได้ส่งผลกระทบต่อเนื่องไปยังภาคส่วนอื่นๆ ของอุตสาหกรรมการบิน ทั้งธุรกิจการขนส่งสินค้าทางอากาศ และธุรกิจท่าอากาศยานให้เกิดการชะลอตัวด้วยเช่นกัน และความเป็นไปได้ที่ สบพ. จะได้รับผลกระทบต่อเนื่องในอนาคต ก็อาจเกิดขึ้นได้เช่นกัน

แผนวิจัยและพัฒนา สำนักวิจัยและพัฒนาธุรกิจการบิน สถาบันการบินพลเรือน

แหล่งข้อมูล :

เว็บไซต์กรมการขนส่งทางอากาศ
เว็บไซต์บริษัท การบินไทย จำกัด (มหาชน)
เว็บไซต์มติชน
เว็บไซต์กรุงเทพธุรกิจ
เว็บไซต์แนวหน้า
หนังสือพิมพ์ทรานสปอร์ต เจอร์นัล
หนังสือพิมพ์ฐานเศรษฐกิจ

เว็บไซต์บริษัท วิทยการบินแห่งประเทศไทย จำกัด
เว็บไซต์ฐานเศรษฐกิจ
เว็บไซต์โพสทูเดย์
เว็บไซต์ไทยรัฐ
หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายวัน
หนังสือพิมพ์เดลินิวส์
หนังสือพิมพ์ข่าวหุ้น

เว็บไซต์คมชัดลึก
เว็บไซต์ประชาชาติธุรกิจ
เว็บไซต์ข่าวสด
หนังสือพิมพ์ผู้จัดการรายสัปดาห์
หนังสือพิมพ์โพสทูเดย์
หนังสือพิมพ์สยามธุรกิจ